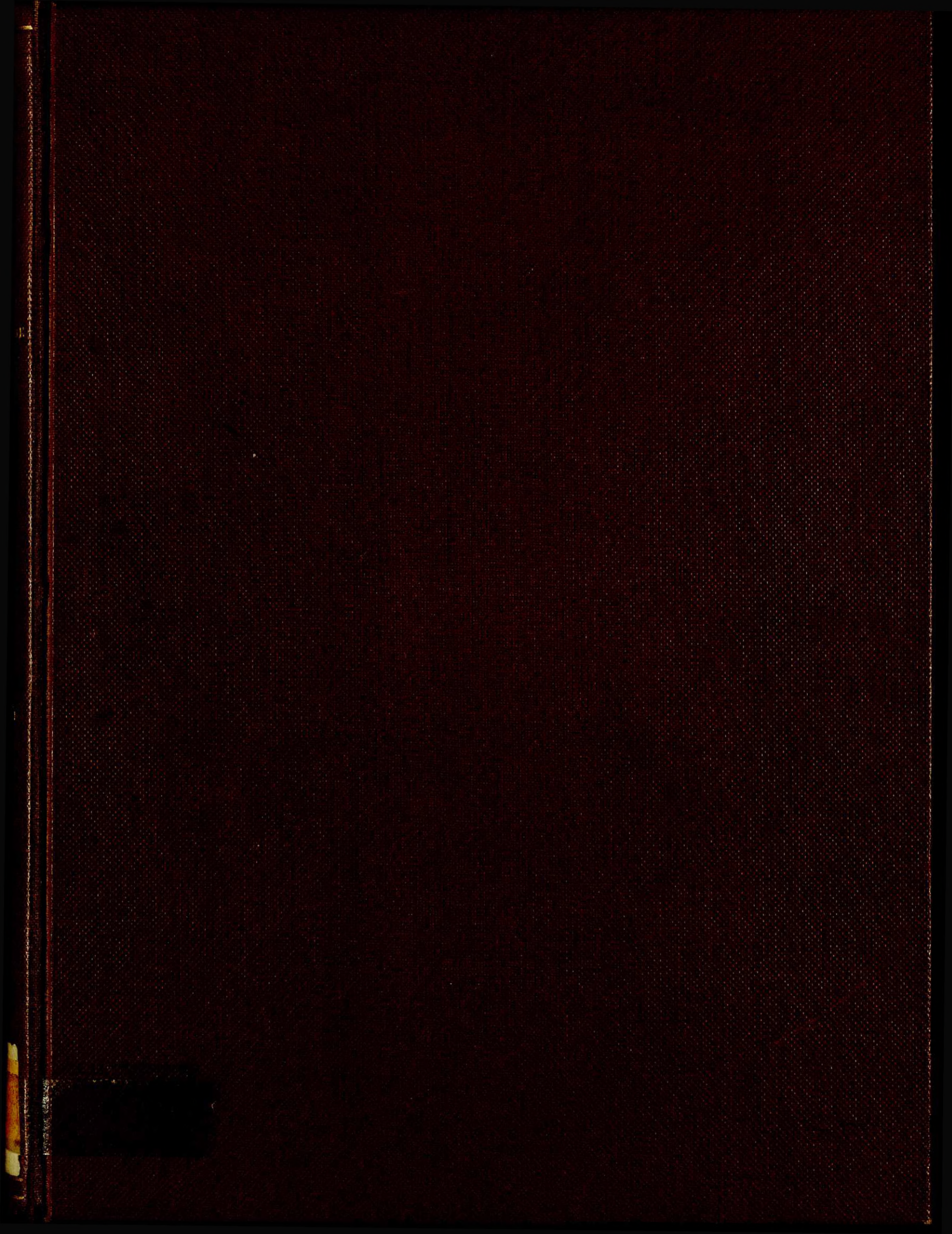
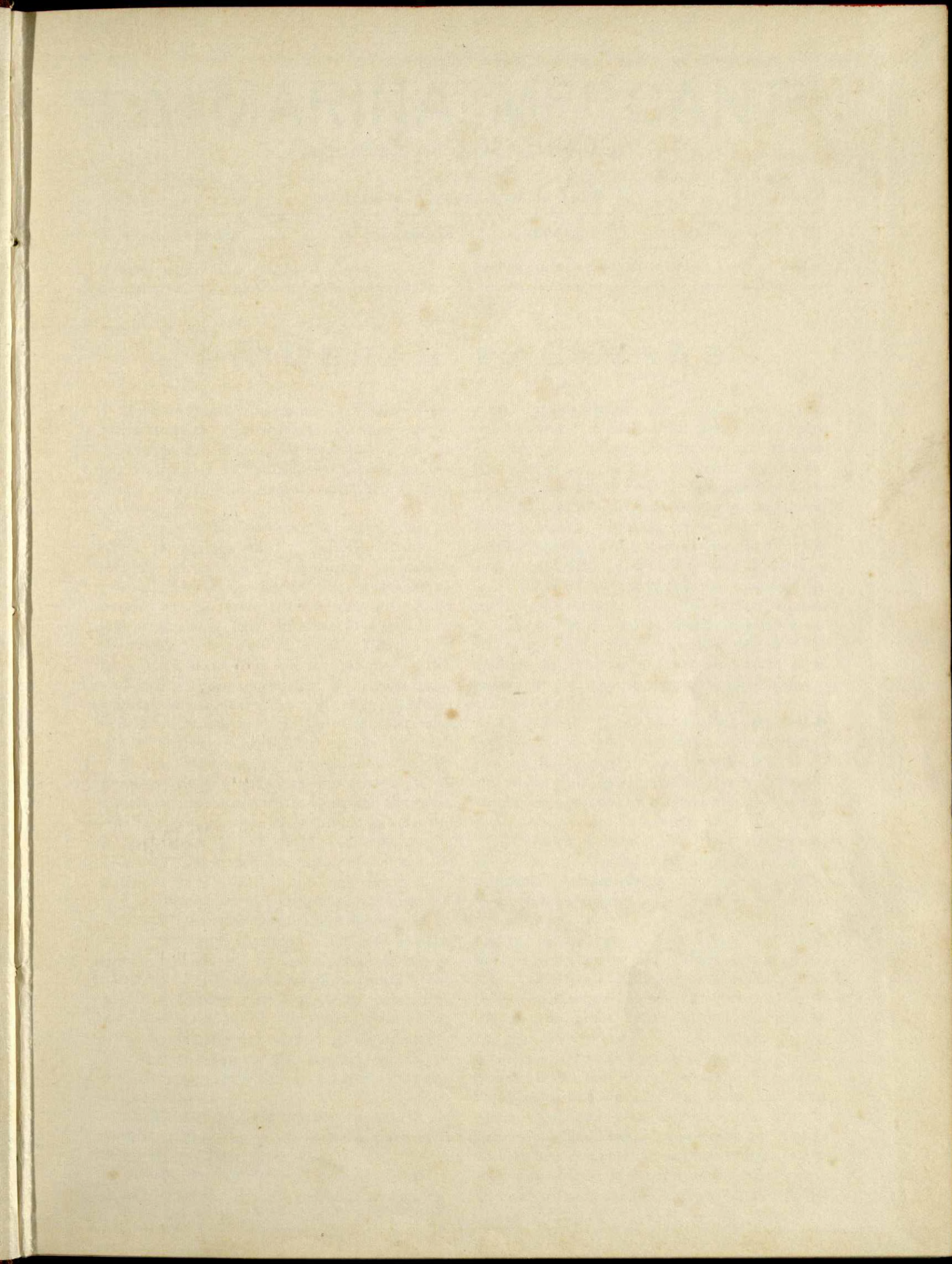




R. 6335



LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de marzo de 1920

Núm. 1

Subscripción: España 15 pesetas año
" Extranjero 20 " "
Número suelto. 0'75 "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: :: Teléfono 4863 A.

PRIMERAS PALABRAS

En este primer número de LA MARINA MERCANTE ofrecemos a los elementos marítimos de toda España una muestra de los esfuerzos que se han realizado y se realizan actualmente en Cataluña para el resurgimiento marítimo de esta región.

No quisiéramos, por nuestro proceder, ser tachados de exclusivistas, y confiamos eludir fácilmente tal calificativo exponiendo brevemente nuestros propósitos. LA MARINA MERCANTE se ocupará con el mismo interés de las actividades marítimas que en todas las regiones españolas se desarrollen; pero, pues en su casa aparece a la luz pública, no es justo que los catalanes queden excluidos ni siquiera rezagados; al contrario, creemos debida esta deferencia, tanto más, cuanto su espíritu marítimo, hay que confesarlo, dista mucho de alcanzar la intensidad que ha adquirido el de otras regiones, (por ejemplo, Vizcaya, Asturias y Galicia) y que entre ellos mismos fué algún tiempo ejecutoria de sus pueblos ribereños, pues la mayor parte de las empresas, en actividad ni responden a las posibilidades de desarrollo, ni a la tradición gloriosa de siglos de dominio en el mar.

Y en esto pondremos empeño especial: en dar a conocer a los catalanes, con todo detalle, los esfuerzos de la gente nortea, y tenemos la seguridad que al adquirir de ellos un conocimiento integral, con la admiración por la magnitud y perfección alcanzados, especialmente en los azarosos años de la gran guerra, lograremos despertar en su alma un patriótico sentimiento de emulación que, traduciéndose en actividades efectivas, reportará fama y provecho a su región y al país en general.

Hecha esta prévia aclaración, cúmplenos manifestar el fin que perseguimos con la publicación de LA MARINA MERCANTE.

Nuestra Revista dedicará atención especial en dar a conocer los últimos adelantos en construc-

ciones navales, maquinaria y navegación; pero con preferencia, y esta será su característica, pondrá empeño en ofrecer a sus lectores una información completísima del comercio marítimo, siguiendo el camino marcado por las principales publicaciones de este género que aparecen en Inglaterra, Estados-Unidos, Francia, Italia, etc. En este sentido creemos que LA MARINA MERCANTE será la Revista española más útil, sino indispensable, a todas las empresas marítimas, las cuales en las nutridas secciones de legislación, fletes, seguros, tonelaje, carbones, establecimiento de nuevos servicios, etc., hallarán los elementos de juicio necesarios para conocer su situación exacta en el mundo de los negocios, según la especialidad a que se dediquen.

La Dirección de esta Revista tiene estudiada la organización de un completo servicio de correspondientes en los principales puertos españoles, al objeto de que en las páginas de LA MARINA MERCANTE queden reflejadas cumplidamente las actividades marítimas de toda España.

Dispondrá, asimismo, de activos corresponsales en los más importantes puertos de Europa y América, los cuales con sus crónicas, darán a conocer de manera precisa la situación de los principales mercados del mundo, a fin de poder apreciar nuestras posibilidades en los mismos y dar la norma a los armadores para encarrilar sus esfuerzos hacia el establecimiento de servicios regulares que sean origen de expansión comercial con la conquista de nuevos centros consumidores de nuestra producción y motivo de seguridad de que obtendremos con medios propios todas las importaciones convenientes a los intereses de la nación.

Sabemos perfectamente que todos los países realizan esfuerzos para asegurarse las exportaciones e importaciones, y es necesario que España no abandone esta cuestión de interés vital. Debemos mirar fijamente los mercados de América y Oriente en los cuales se nos presentan dos rivales

temibles que amenazan dejarnos sin concurrencia posible, de no venir rápidamente una reacción, tanto por parte de los elementos marítimos como del Estado. Estos rivales son principalmente los Estados Unidos e Italia. El primero por lo que se refiere a América; pues con su flota gigante amenaza monopolizar el tráfico con aquellos países, unidos hasta hoy al nuestro por mútuas relaciones de cordialidad. Italia porque pretende imponer su hegemonía en los puertos de Oriente, y para la consecución de su objetivo une a la ventaja que le presta su situación privilegiada, una formidable preparación de servicios directos, cuyos efectos sólo podremos contrarrestar con la perfecta organización de nuestras líneas.

Es, pues, cuestión de vida o muerte para nuestra Marina y, por consiguiente, para nuestro comercio y nuestra industria, que España no quede

rezagada en esta movilización imponente de valores económicos. Debemos luchar con decisión sino queremos perecer víctimas de la indiferencia para con estos problemas de tan palpable importancia.

LA MARINA MERCANTE tiene la pretensión, modesta y nobilísima de constituir un elemento eficaz que ayude a los armadores y corporaciones profesionales a obtener del Estado todo el apoyo que en cualquier momento y por cualquier motivo se haga indispensable. Con nuestra labor informativa y orientadora, estamos seguros de contribuir a la realización de este ideal patriótico, y, si como esperamos merecerlos, nos ayudan el concurso y la protección, que nos son absolutamente necesarios, por parte de los interesados en que nuestra labor se traduzca en realidades provechosas, sabremos corresponder hasta el límite, a la confianza que tal actitud meritoria significa.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

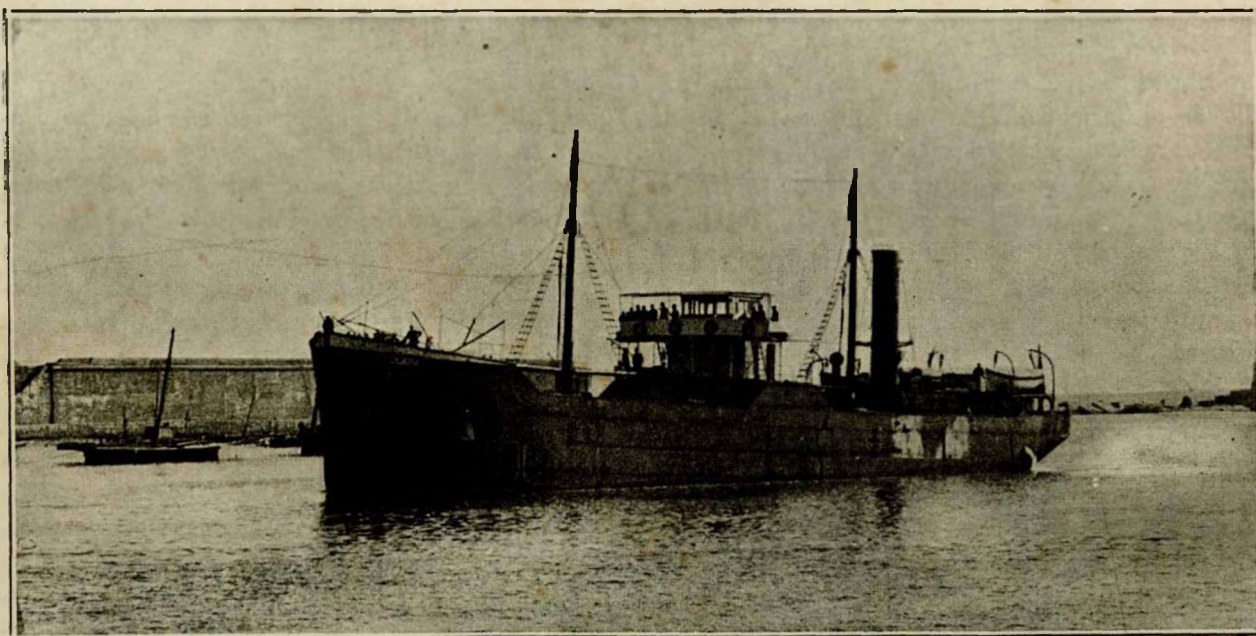
Disposiciones relativas a la Marina mercante, publicadas durante el mes de febrero:

Referentes a la post-guerra.—Por nota de la Embajada inglesa se hace conocer una orden disponiendo que las personas pertenecientes a los distritos ocupados de Schleswig, Holstein y Danzig

estarán bajo la protección británica desde el momento en que se ratifique el Tratado de Versalles. (*Gaceta* del 2.)

—En la *Gaceta* del día 8 aparece el flete de transporte de trigo durante el mes de febrero.

—Por R. O. de 7 de febrero se hace pública la

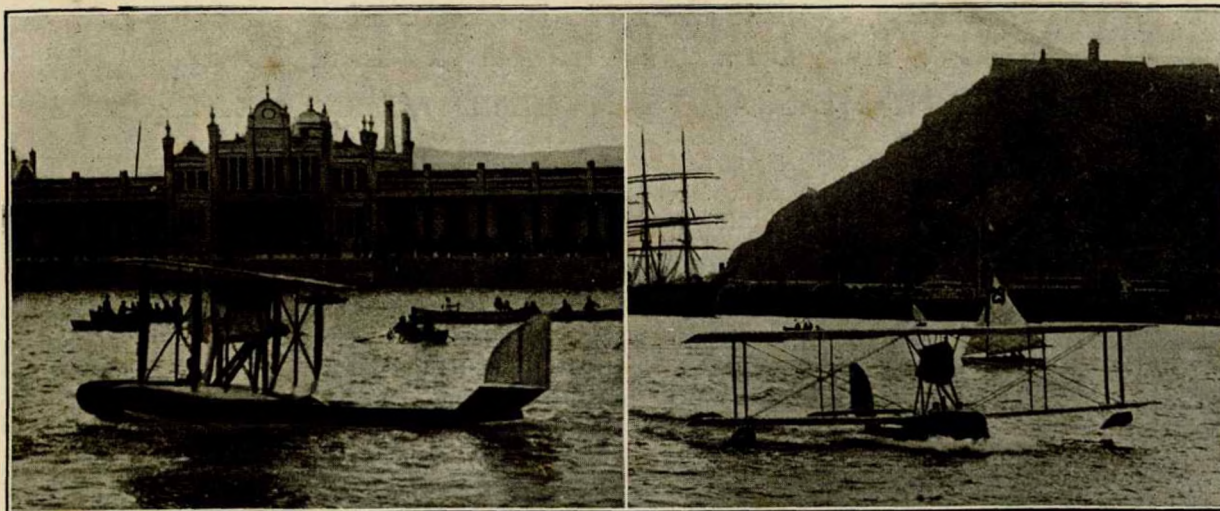


Vapor Olesa

El vapor *Olesa*, de 1,100 toneladas de p. m. construido en los Astilleros Cardona, de Barcelona, el día 24 del corriente hizo las pruebas oficiales. En principio sus características eran de gabarra, pero a petición de la casa armadora, «Naviera Española, S. A.», de Barcelona, fué convertido en vapor. Esto explica su poco calado. La máquina fué construida en la casa Alexander, de Barcelona y es de 500 caballos de fuerza, con un consumo de 94 toneladas por singladura.

Pronto se verificarán las pruebas del vapor *Cervera*, gemelo del *Olesa*, y en el mismo astillero se construyen dos vapores de 1,100 toneladas de p. m. y otros dos de 2,500 los cuales créese serán botados todos durante el corriente año.

El *Olesa* es el primer vapor de acero construido en Cataluña.



El hidroavión «Savoia núm. 9», de la misma casa de Italia, pilotado por el aviador Janello y que ha inaugurado el correo entre Barcelona y Palma de Mallorca. Hizo el viaje de ida en una hora y cuarto y el de vuelta en dos horas menos cuarto, llevando correspondencia.

En el puerto ha sido construido un cubierto para servir de alojamiento a los aparatos. Han organizado el servicio los «Talleres Hereter», constructores de areoplanos y pronto construirá hidroaviones con la colaboración de la casa Savoia.

satisfacción producida por el comportamiento de la marina mercante española durante la pasada guerra. (D. O. núm. 40, día 19.)

—En la *Gaceta* del día 16 aparece la Lista de las mercancías que pueden importarse y exportarse a Bulgaria.

—El Gobierno de Bulgaria decide autorizar, con carácter de ensayo, la importación de todas las mercancías no prohibidas, sin el requisito de la previa autorización. (*Gaceta* del 23.)

—Pueden exportarse sin licencia, desde Inglaterra a España todas las mercancías que no figuren en la lista que se publica. (*Gaceta* del 23.)

—El «Tribunal de Presas» francés ha incoado el expediente relativo a la captura de las mercancías descargadas de los vapores *Nuevo Ampurdanés* y *Almanzora*. (Id., id.)

Caja Central de Crédito Marítimo.—En la *Gaceta* del día 6 se publica el Reglamento por el cual se ha de regir.

Astilleros de Cataluña.—Por R. O. de 25 de febrero se dispone que el teniente coronel de la Armada D. José J. Togores, encargado de la inspección y reconocimiento de materiales, visite los Astilleros Minguell y los de Tarragona, informando si están en condiciones para construir buques y otros particulares. (D. O. núm. 48, día 28.)

Depósito franco de Barcelona.—Por R. O. de 9 de febrero, se autoriza al Consorcio del Depósito franco para arrendar la explotación de su funcionamiento a la sociedad *Crédito y Docks de Barcelona*, mediante las condiciones que en la R. O. constan.

—La *Gaceta* del 18 publica una R. O. autorizando al ministro de Hacienda para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre expropiación de terrenos necesarios para la ejecución del proyecto de instalación definitiva del Depósito franco de Barcelona.

Días de Navegación.—De acuerdo con el informe de la Junta consultiva, no se computan como días de navegación a los pilotos y maquinistas embarcados en el *Delfin*, los que dicho buque permanezca anclado en las radas de Larache y Tánger. (D. O. número 27, día 4.)

Embarque de fogoneros habilitados.—Las Comandancias de Marina pueden autorizarlo por un solo viaje para las plazas de tercer maquinista, si en los puertos no hay segundos maquinistas disponibles. (D. O. núm. 34, día 12.)

Exámenes para capitanes y pilotos.—No ha lugar a las modificaciones pedidas por la Asociación de capitanes y oficiales de la Marina mercante de Bilbao (D. O. núm. 39, día 18.)

Indulto.—Por R. O. publicada en la *Gaceta* del 9, se aclara el R. D. de 12 de septiembre del año pasado, en el sentido de que la amnistía o indulto otorgados para los delitos de desertión, se extienda a los marinos mercantes que hayan desertado en España o en el extranjero.

Perito inspector de Bilbao.—Por R. O. de 7 de febrero se nombra para esa plaza al coronel de ingenieros de la Armada, D. Gonzalo Rubio Muñoz. (D. O. núm. 32, día 10.)

Reglamento para la construcción de buques para pasaje.—El expresado Reglamento aprobado por real decreto de 12 de noviembre último, se publicará en el Diario oficial del Ministerio de Marina, según disposición del día 6. (D. O. núm. 30, día 7.)

Sanidad.—Se recuerda a los Ayuntamientos la obligación de cumplir lo legislado respecto a las medidas dictadas para evitar enfermedades epidémicas, contagiosas o infecciosas. (*Gaceta* del día 3.) Esta disposición, por su importancia, merece más amplia exposición, que haremos en el número próximo.

REVISTA DE FLETES

SITUACIÓN DE MERCADOS :: ÚLTIMAS COTIZACIONES

En uno de los últimos números del *Journal of Commerce* de Liverpool, hemos leído el artículo que transcribimos a continuación por considerarlo muy adecuado a la situación actual del mercado general de fletes. Dice el mencionado artículo:

«Un corresponsal especial nos escribe: En un examen rápido de la situación de la Marina mercante en los tiempos actuales, consideramos que los factores principales sobre los que se basa el rumbo probable del tráfico marítimo dentro de los doce meses próximos, son los que se expresan a continuación:

1.º *El tonelaje del mundo, hoy mayor que en el año anterior a la guerra* (1).—A despecho de las pérdidas experimentadas con motivo de la acción submarina y de otras causas, durante la guerra, el tonelaje existente (comparando el correspondiente al mes de junio de los años 1914 y 1919) es el siguiente: junio de 1914: 45.500,000; junio de 1919: 47.900,000; aumento, 2.400,000 toneladas.

2.º *El tonelaje aumentado no es inglés ni europeo*.—Con sólo las excepciones de Francia (aumento de 40,000 toneladas en junio de 1919) y Holanda (102,000 toneladas), el aumento del tonelaje mundial, es debido a los Estados Unidos principalmente. Europa, colectivamente, ha sufrido una disminución de 6.126,000 toneladas, de las cuales corresponden 2.547,000 a Inglaterra.

3.º *Producción de nuevo tonelaje*.—La producción va en aumento de una manera considerable y en el año actual será batido el record de construcción. Aproximadamente serán botadas unas 2.000,000 de toneladas durante el presente año en los astilleros británicos y otras 800,000 en los restantes de Europa. Hasta fines de 1921 Europa no se encontrará en las condiciones que estaba antes de la guerra.

4.º *Los Estados Unidos y los intereses mercantes*.—Los Estados Unidos aparecen como un formidable competidor en la industria de los transportes marítimos, pero en realidad no existe en aquel país un profundo estado de opinión en favor del negocio marítimo y buena parte de sus buques están sufriendo pérdidas de importancia, debido a la elevación del precio de construcción y a las forzadas detenciones. El cónsul Doty, de Cardiff, ha citado ejemplos de buques americanos que en aquellos puertos han sufrido perjuicios, no tan sólo equivalentes a los beneficios, sino muy superiores a éstos. Al mismo tiempo, los Estados Unidos, se encuentran con dificultades para obtener armadores que estén dispuestos a manejar buques propiedad del Gobierno en las condiciones que éste fija y, por otra parte, tampoco se sienten inclinados a adquirir tonelaje al precio que el Gobierno pide. Solicitan una considerable reducción en los precios a fin de situarse en condiciones que les permitan la competencia con otros pabellones.

(1) Conviene advertir que en este artículo, su autor hace referencia al tonelaje existente en el primer semestre del año último, el cual ha aumentado considerablemente según las estadísticas del segundo semestre publicadas por el *Lloyd Register*.

5.º *El Japón y la Marina mercante*.—El Japón progresa muy rápidamente y amenaza con una fuerte competencia, especialmente en los servicios regulares.

6.º *Congestión en los puertos y detención de los buques*.—La congestión en los puertos y la detención de los buques han inutilizado el aumento del tonelaje mundial. Se ha iniciado, no obstante, una mejora en las operaciones de carga y descarga. Cuando esta mejora sea total habrá prácticamente un aumento equivalente a un 20 por ciento en el tonelaje disponible actualmente, ya que en estos momentos no se obtiene del tonelaje el rendimiento normal que se obtenía antes de la guerra.

7.º *Tráfico mundial*.—Es inútil pensar en el aumento considerable del tráfico de exportación de las naciones europeas durante los doce meses próximos. La de los Estados Unidos irá disminuyendo hasta llegar al intercambio normal.

8.º *Consecuencias*.—Los altos fletes son debidos a las grandes proporciones adquiridas por la congestión de buques en los puertos y por las detenciones forzadas de los mismos. Con el aumento de producción de tonelaje y por poco que mejoren las facilidades de carga y descarga, se producirá el consiguiente descenso en los fletes, puesto que son pocas las probabilidades de que el tráfico marítimo europeo aumente en proporción que hiciera insensible el aumento del tonelaje botado en los tiempos presentes y el mayor rendimiento de la capacidad de transporte. Los bancos, comprendiendo la situación, se muestran más circunspectos en los préstamos a las nuevas empresas y en los empréstitos para negocios marítimos.

Carbón

Inglaterra

Si alguna modificación ha habido desde la semana anterior, ha sido con tendencia a empeorar. Nunca, como en la actualidad, ha sido tan difícil la situación de este mercado. Por las necesidades de los consumidores del país, para las de carboneo de vapores dedicados al tráfico de cabotaje y de los requisados y por la necesidad de proveer las escalas de carboneo, quedan reducidas las disponibilidades para la exportación al Continente, resultando en consecuencia, casi paralizado el tráfico de carbón inglés para Europa.

A causa de ser muchos los vapores disponibles y de las escasas operaciones realizables, se vienen notando de unos cuantos días a esta parte descensos de importancia en los fletes de estos mercados, siendo en algunos casos muy crecida la diferencia producida: así por ejemplo, en Cardiff y Gibraltar hace poco se cotizaba a 42 s. y últimamente se han hecho operaciones a 35 s. para Génova, que se cotizaba a 72 s. días atrás, actualmente está a 62 s. 6 d.

Últimas cotizaciones:

Cardiff-Gibraltar a 35 s. varias operaciones, próximo embarque.

Cárdiff-Alger, a 47 s. 6 d.; Pireo, a 95 s.; Vigo a 50 s.

Swensea-Génova, 65 s.

Tyne-Génova, a 82 s. 6 d.

Norte América:

No se observa ninguna variación en este mercado. Continúa el sistema de licencias para la exportación, sistema en el cual se ha introducido últimamente una modificación de importancia que dificulta la remesa de tonelaje en lastre a los puertos americanos. En virtud de la referida modificación la licencias serán concedidas únicamente a los buques de pronta disponibilidad que, al mismo tiempo, tengan ya preparado el cargamento a transportar. Estas licencias caducan a los siete días de concedidas.

Esto presupone imposibilidad de contratar hasta que el buque se encuentre en puerto de carga o bien en aguas americanas y, por lo tanto, el despacho de los buques desde lejanas procedencias, con desconocimiento de las condiciones conómicas del transporte de carbón americano a que se le destine, y con inseguridad de obtener la licencia para efectuarlo, entrañando las citadas circunstancias un grave peligro, principalmente para el tonelaje que haga el viaje en lastre.

A primera vista parece que estas disposiciones tiendan a favorecer los vapores americanos.

Cotizaciones.

Virginia-Rotterdam 20 dólares; oeste de Italia, 22'50 dólares; Hampton Roads-Atlantic francés, 20'50 dólares; Oeste de Italia, 22 dólares; Dunkerque, 20 dólares.

Filadelfia - Baltimore - Virginia-Rotterdam, 19'75 dólares.

Sur de Africa.

Lentamente va adquiriendo su lugar en el mercado libre el carbón sudafricano. En los últimos días hemos encontrado diversas cotizaciones de las cuales damos cuenta a continuación:

Durban-Río de la Plata, 5,000 toneladas a 70 s. (600 carga y descarga); Durban-Río Janeiro, 70 s.

Durban-Alexandria, 7,500 toneladas, 137 s. 6 d.

Durban-Marsella, 5,500 toneladas, a 140 s.

Cereales.

Argentina.

Mercado sin variaciones importantes, salvo la desaparición del control del Gobierno Inglés en la carga del maíz, por haber dificultado las operaciones los disturbios sociales.

La última cotización para España ha sido de 190 s.

Otras cotizaciones:

Buenos-Aires-Continente (Gibraltar, Rotterdam, opción Mediterráneo), 190 s.; Génova, 7,500 toneladas a 180 s.

San Lorenzo-Amberes, 195 s. o Mediterráneo 200 s.

San Lorenzo-Alejandría, 205 s.

San Lorenzo-Inglaterra, maíz, 177 s. 6 d.

San Lorenzo-Inglaterra, maíz, 185 s.

Australia.

Pocas operaciones y todas ellas de requisa, para Inglaterra, a 150 s.

Para el Continente, cotización nominal, 200 s.

Mineral.

La aportación de una considerable cantidad de vapores en lastre a los puertos exportadores de mineral procedentes de Inglaterra, por disposición del gobierno, no solamente ha evitado que fuese más considerable la elevación que habían experimentado últimamente los fletes, sino que ha provocado una ligera baja en las cotizaciones.

Bilbao-Barrow, 35 s.; Cardiff, 25 s.; Tyne, 36 s. Santander-Grangemouth, 40 s.

Huelva-Filadelfia, 14 s. (Tinto terms).

Sevilla-Garston, 37 s. 6 d.

Cartagena-Manchester, 38 s. 9 d.; Ardrossan, 37 s.

Sagunto-Middlesbrough, 37 s. 6 d.

Salta Caballo-Newport, 26 s.; Ardrossan, 37 s. 6 d.

Alger-Cardiff, 27 s. 6 d.

Algodón.

El mercado está en calma. Se ha hecho alguna operación para Bremen, entre 26 y 26 1/2 dólares.

Azúcar.

Cuba.

Ha sido recientemente aumentado el flete de tasa para Inglaterra, pasando de 50 s. a 85 s. Hay planeadas bastantes operaciones para aquel destino y será necesario más tonelaje que el utilizado hasta ahora con relación con este transporte, en virtud del propósito de aquel gobierno de aumentar la ración en el consumo que ha subsistido hasta el presente.

Java: Entre 165 s. y 170 s. para el continente. Poco tonelaje.

Mauritius: Para Inglaterra, requisa, 65 s. Libre para el Continente a 180 s.

Nitrato.

Pocas operaciones se han efectuado en nitratos, oscilando el flete entre 200 y 210 s. para el Continente y 190 s. para Inglaterra.

Para los Estados Unidos, entre 16 y 18 dólares.

Vapor *Delft*, para el Atlántico norte americano, 17 1/2 dólares.

Varia.

Arroz: Rangoon-Francia, 160 s.; Continente, 200 s.

Fosfato: Bona-Leith, 37 s. 6 d.; Túnz-Belfast, 45 s.; Sfax-Aberdeen, 47 s. 6 d.

Simientes: Costa Madras-Marsella, 180 s.

Sal: Torre Vieja-Montevideo, 35 s.; Cádiz-Montevideo-Boca Grande, 35 s.

Yute: Bombay-Amberes, 120 s. peso muerto; Bombay-Karachi-Inglaterra, 125 s. a 130 s. peso muerto.

Calcuta-Dundee, 180 s.

Nueva York, 130 s.

Para viaje.

Mediterráneo y Mar Negro, un viaje redondo 27 s.

Mediterráneo español (tres puertos), Inglaterra (un puerto) 127,000 pies cúbicos, lump sum. libras 7,500, general Sicilia (dos puertos). — Londres, 2,600 toneladas, lump sum libras 4,000; España (tres o cuatro puertos entre Barcelona-Huelva-Amberes), 133,000 pies cúbicos a 115 s. los 100 pies cúbicos.

Tráfico Argentina-Inglaterra: un viaje redondo, 2,665 r. a 34 s.

SEGUROS MARITIMOS

Perturbaciones ocasionadas por variaciones del cambio

En los registros ingleses que se ocupan de seguros marítimos, se encuentran comentarios sobre las perturbaciones que el alza del cambio de la moneda americana sobre las libras esterlinas ha ocasionado a los aseguradores ingleses que tienen suscritos seguros en dólares. Durante los últimos meses del año pasado se cubrieron en Inglaterra fuertes participaciones en seguros sobre cascos de vapores americanos. Estos seguros fueron contratados en dólares. Los aseguradores ingleses reaseguraron en libras esterlinas el importe de sus excedentes, en su mayor parte en el Continente, basándose para ello en el tipo de cambio entonces corriente. Ocurrió luego el continuo aumento del cambio de la moneda americana, y por consiguiente el aumento de la equivalencia en libras de los capitales suscritos en dólares. Siendo invariables las cantidades reaseguradas en libras esterlinas, resultó el importe reasegurado insuficiente para cambiar la proposición de riesgo de que los aseguradores habían querido desprenderse; pero como era prácticamente imposible variar el reaseguro día por día a medida que se producían las variaciones de cambio, y confiados tal vez en que el alza no persistiría, se fueron conformando los aseguradores en correr por su cuenta el exceso de riesgo representado por la diferencia de cambio desde la fecha de la suscripción del seguro.

No cesó aquí la perturbación, puesto que al ocurrir los siniestros, que en buques americanos y particularmente en los de madera han sido muy frecuentes, el tipo de cambio en la fecha del accidente no representaba la imposibilidad real del asegurado, sino que dependía del cambio del día en que se hiciera efectiva la indemnización.

Aleccionados por la experiencia, los aseguradores ingleses reaseguran en dólares los excedentes de los nuevos seguros suscritos en igual moneda; y, los que han podido ponerse de acuerdo con sus reaseguradores, han modificado en igual forma los reaseguros contratados anteriormente en libras esterlinas.

Análoga perturbación, pero en sentido inverso, se ha producido en España por causa de la baja de los escudos portugueses en relación con nuestro signo monetario. Los agentes de Compañías portuguesas, y algunas Compañías españolas que suscriben directamente riesgos en Portugal, colocaron durante el año último reaseguros en pesetas sobre seguros suscritos en escudos. Desde los primeros meses de 1919 el cambio de los escudos ha venido sufriendo una continua y considerable baja, como lo demuestran las siguientes cotizaciones de la plaza de Madrid.

Equivalencia de un escudo en	31 enero 1919.	ptas. 3'93
	11 julio 1919.	» 2'75
	19 febrero 1920.	» 1'30

Como consecuencia de dicha extraordinaria disminución del valor de los escudos con relación a la peseta, ha podido darse el caso de que las cantida-

des reaseguradas no sólo hayan duplicado y hasta triplicado la proporción que al convenirse el reaseguro representan sobre el valor efectivo del capital original asegurado, sino que hayan llegado a tener un valor real muy superior al del importe total del seguro. La desproposición sería muchísimo mayor en el caso de que alguna Compañía, en previsión de una futura alza de cambio, hubiese tomado por base, para el cálculo de las cantidades a reasegurar, la equivalencia de los escudos a la par, o sea 6'5 pesetas por escudo.

Sobre los referidos riesgos han tenido que liquidarse indemnizaciones por averías y pérdidas totales. Al proceder a la liquidación, se habrán encontrado los aseguradores de riesgos portugueses, al contrario de lo ocurrido en Inglaterra con los seguros americanos, con exceso de reaseguro; y habrán tenido que limitarse a reclamar a sus reaseguradores la parte proporcional correspondiente de los daños, basándose para ello en la equivalencia en pesetas, al cambio del día en que hayan reembolsado el siniestro, de la suma de escudos a que asciende la indemnización pagada.

Proceder de otro modo, sería contrario a los principios esenciales del seguro; separándose de los cuales, fácilmente podría convertirse en una especulación de lucro lo que solo es y no debe ser otra cosa que un contrato de indemnización de daños.

Seguros de flotas

En febrero fué renovado el seguro de los seis vapores alemanes incautados por el Estado, que llevan los nombres de *España I* a *España VI*, y que anteriormente se llamaban *Eriphia*, *Javorina*, *Roma*, *Crefeld*, *Riga* y *Neuenfelds*. Durante el primer año de incautación no han tenido dichos buques más accidente de alguna importancia que el incendio ocurrido en Montevideo en las bodegas del *España IV*.

A últimos del mismo mes de febrero fué cubierto el seguro de todos los vapores que componen la flota de la Compañía Transmediterránea. Los buques de esta Compañía habían navegado sin asegurar desde su fundación en 1916, no habiendo sufrido pérdida de ninguno de ellos por accidente marítimo.

Alarmas infundadas

Entre los aseguradores de Londres circulan rumores alarmantes referentes a la barca *Viva*, de la matrícula de Barcelona que había salido de Buenos Aires a principios de noviembre con cargamento de trigo. No habiendo tenido los aseguradores ingleses noticias del buque desde la salida de dicho puerto, principiaron a cotizar su reaseguro a 5 por 100 en 2 de marzo, y en los días siguientes fué subiendo la prima hasta llegar a cotizar 15 por 100 el día 6. Afortunadamente fué sólo una falsa alarma, puesto que, según nos manifiestan sus armadores, el buque había llegado al puerto de Valencia el día 14 de febrero.

También resultó infundada la noticia publicada por algunos periódicos, anunciando que la barca de

cuatro palos *Antonia Mumburá*, de la matrícula de Barcelona había varado a 35 millas de Montevideo. Despachos recibidos por la casa armadora han comunicado que este hermoso buque, que salió el 26 de febrero de Buenos Aires con cargamento de trigo para el puerto de Barcelona prosigue su viaje sin haber sufrido accidente alguno.

Recapitulación del «Bureau Veritas»

El *Bureau Veritas* ha publicado la lista mensual de pérdidas y accidentes marítimos correspondiente al mes de noviembre último. El número total de vapores y buques a motor perdidos, asciende a 37 con 38,063 toneladas de arqueo, entre los cuales no hay ninguno de bandera española. Los veleros de distintas banderas perdidos, suman 66 con 16,449 toneladas. Hay tres de ellos españoles: el velero *Blanca Rosa*, de 436 toneladas de arqueo, del año 1882, abandonado en viaje de Portimao a Londres; el pailebot de madera *Caribe II*, de 220 toneladas, construido en 1901, hundido por abordaje en 26 de octubre; y el velero de 390 toneladas *Centella* que naufragó en 18 de noviembre cerca del puerto de Liorna. En las listas de averías por distintas causas figuran 497 vapores y 176 veleros, de los cuales son españoles once de los primeros y tres de los últimos.

Noticias de siniestros

La flota mercante de altura ha sufrido relativamente escasos daños por causa de los fuertes temporales del invierno que acaba de terminar, los que tantas pérdidas han ocasionado a las marinas de otros países y a nuestras embarcaciones de pequeño cabotaje. Ello habla mucho en favor de la pericia del personal de nuestra marina y es prueba evidente de las buenas condiciones que reúnen los nuevos vapores de construcción española, muchos de los cuales están ya navegando.

Desde principio del mes actual han ocurrido las pérdidas y accidentes referentes a buques de bandera española que se detallan a continuación:

—Cablegramas de Las Palmas comunicaron la pérdida del bergantín goleta *Carquizano*, embarrancado el día 9 al entrar en dicho puerto durante el temporal. El siniestro ocurrió cerca del castillo de Santa Catalina, salvándose toda la tripulación. Llevaba el buque cargamento de sal, en viaje de Cádiz a Rosario Santa Fe.

—El vapor de madera *Hilda Rachel*, que salió el día 4 del puerto de Penarth con destino a Gibraltar, fue destruido por un incendio a 20 millas de la isla de Salvora. La tripulación fue desembarcada en Vigo. El *Hilda Rachel* era un vapor de madera de 1,920 toneladas de registro, construido el año último en Brunswick, Georgia. Se dice que por ser considerado de mejor construcción que la de los ordinarios «Wooden steamers», había sido asegurado en Londres en condiciones especialmente favorables.

—A primeros del mes actual el vapor *Jata Mendi* tuvo colisión en el puerto de Newport News, por causa del temporal, con el vapor americano *Mexican*.

—Por la estación de telegrafía sin hilos de Prat del Llobregat se tuvo conocimiento el día 17 de que la estación italiana de Punta Sperone había recogido una llamada de socorro lanzada desde alta mar por

el velero *María Milagros*, y de que en auxilio del mismo había salido de Cagliari el vapor *Cardeli*. Telegramas recibidos últimamente avisan su llegada remolcado al puerto de Cagliari, donde se le exige una garantía de 500,000 liras para atender a la reclamación del vapor que hizo el remolque. El *María Milagros*, pertenece a la matrícula de Bilbao, es de hierro, de 832 toneladas de arqueo y fue construido en 1869. Va aparejado de goleta de tres palos y tiene motor auxiliar. Había salido el día 10 del corriente del puerto de Barcelona con destino a Bougie.

—En aguas de Vigo ha naufragado el vapor *Virgen de la Angustia*, propiedad del naviero don Antonio Cortés, de Coruña. Este vapor desplazaba 250 toneladas. Su casco era de madera y estaba asegurado por valor de 200,000 pesetas.

La causa del hundimiento fue, al parecer, una vía de agua y afortunadamente no ocurrieron desgracias personales.

El *Virgen de la Angustia* naufragó en viaje desde la Ría de Arosa hacia Asturias.

—A causa de la densa niebla reinante en la costa el vapor *Elvirita*, de la matrícula de Gijón, propiedad de la Agencia Marítima Cerra, embarranco a las tres de la madrugada en tierra y a quince millas de Santander.

El buque iba explorando la costa en busca de la luz del Cabó Mayor para orientarse pues se dirigía Bilbao con 140 toneladas de carbón.

El lugar de la varadura no ofrece seguridades y además el buque quedó sobre piedra.

La tripulación, compuesta de ocho hombres, se salvó.

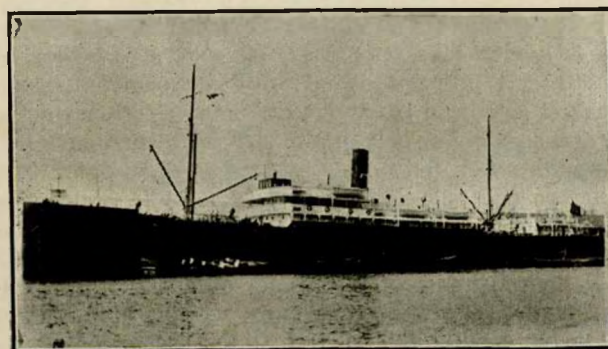
Con objeto de prestarle auxilio salió de Gijón, el vapor *Rafael*, de la misma Empresa, pero no hay muchas probabilidades de que sea puesto a flote.

Tanto el *Elvirita*, como el cargamento están asegurados en la Compañía «Atlas».

También y a causa de la niebla, encalló en la Estaca de Vares en la madrugada del día 22, el vapor *Alfonso Fierro*, de la matrícula de San Esteban de Pravia, que se dirigía desde el puerto de Gijón al de Huelva, conduciendo mil trescientas setenta toneladas de carbón.

Todos los tripulantes se salvaron.

Se intenta poner a flote el buque, aunque la operación resultará difícil.



El nuevo vapor *Romeu* construido en los Astilleros de la Constructora Naval de Cartagena

MERCADO DE COMBUSTIBLES

Carbones

Dos interesentísimas reuniones se han celebrado últimamente en Inglaterra relacionadas con el problema de la producción y exportación de carbones: una en Londres con motivo del 43 mitin anual de la Cámara de Navegación, y otra con ocasión del congreso de las *Trade Union* inglesas.

Al tratar los Navieros de las funestas consecuencias que del control del Gobierno se derivan, afirmaban que creían más peligroso todavía para el libre desarrollo de los intereses de la marina mercante, la persistente demanda de las *Trade Union* y de la Federación de Trabajadores Mineros encaminada a obtener la nacionalización de las minas de carbón en particular y la de todas las industrias en general. Es muy natural que, dependiendo la Marina inglesa de la producción carbonífera, no sea posible discutir la conveniencia de aquella concesión sin antes consultar a los navieros interesados.

Antes de la gran guerra, el carbón representaba el 80 por 100 del peso total de la exportación por mar de Inglaterra, lo cual daba lugar a abundantes fletes de regreso. Hoy el carbón americano se embarca a razón de 30 chelines la tonelada mientras que en Inglaterra resulta a 100 chelines, bien entendido que América puede proveer de carbón a Londres en mejores condiciones que el mismo Sunderland o Newcastle. La explicación de esta desventaja no está en la nacionalización ni en que el minero americano esté peor pagado que el inglés, sino en que, entre otras causas, en Inglaterra se arranca con máquinas sólo el 8 por 100 del carbón, mientras que en América el carbón extraído de esta manera alcanza a más del 50 por 100, de lo cual resulta que el minero americano produce dos veces y media más que el minero inglés. Además hay que tener en cuenta que mientras el coste del carbón, contado por toneladas, puesto a la boca de la mina, en América antes de la guerra era el mismo desde hacía 25 años, en Inglaterra, en cambio, había aumentado en un 80 por 100.

El Congreso de las *Trade Union* con motivo de la negativa gubernamental a conceder la nacionalización de las minas, ha celebrado una reunión especial para discutir las actuaciones a emprender. La primera solución propuesta, es de carácter anárquico, pues consiste en obligar al Gobierno recurriendo a la huelga revolucionaria. La segunda consiste en activar la propaganda en pro de la nacionalización con el objeto de ganar las próximas elecciones generales y, siguiendo la pauta del socialismo jurídico, humillar a los patronos y exaltar el minero, al mismo tiempo que para los ciudadanos se obtiene el mejor y más económico carbón del mundo y en mayor cantidad.

Este argumento de carácter económico, esta propaganda, está basada en las proposiciones de la Convención de 1919 a Cleveland (Ohio), sostenidas por la *United Mine Workers of America* y mantenidas después por acuerdos obreros internacionales: «Pedimos la inmediata nacionalización de la industria

minera del carbón. El Estado debe apropiarse todos los derechos de los propietarios particulares sobre las minas, mediante una compra según los precios que una Comisión investigadora determinará. Los mineros tendrán después, el derecho a intervenir en partes iguales que el Gobierno en los Consejos y Comisiones directoras de la explotación. Los acuerdos de la explotación se harán públicos, como también las horas de trabajo, arbitrajes obligatorios, seguros de vida y vejez, precios de coste, venta y explotación, etc.» Reunidos últimamente en Londres los mineros se votó la huelga general por 550,000 votos contra 446,000.

Las huelgas mineras de Bélgica y Norte de Francia, parecen obedecer a los mismos ideales que las de los mineros ingleses.

Falta pronunciar la última palabra en este pleito, pero es seguro que los mineros obtendrán muchas ventajas, que es precisamente lo que se pretendía demostrar.

Mientras tanto las condiciones caóticas predominan en los mercados ingleses. La huelga de un día que los 30,000 mineros de *Rhondda Valley* promovieron hace poco ha bastado para entorpecer y obligar a prohibir nuevamente la exportación.

La demanda interior y marcha nacional es otra vez tan fuerte, que se da por segura la suspensión indefinida de las exportaciones. Los precios del mercado siguen firmes como de costumbre, con tendencia a aumentar. El *stop* de la exportación es general al este de Inglaterra y Escocia. Las acciones carboneras se recobran poco a poco de las pérdidas debidas a la impresión del Report del juez Sankey sobre la nacionalización.

La pérdida de tiempo de los buques exportadores de carbón que se encuentran en Cardiff, ha sido la causa de que las fuerzas vivas de la ciudad hayan convenido en edificar grandes docks, que permitieran la importación de mercancías, lo cual, de realizarse, daría una gran importancia a este puerto que hoy es solamente puerto de exportación.

Aceites

La cuestión del *fuel oil*, hoy dispensado de los impuestos de transportes en España, sigue preocupando los círculos navieros de Europa.

La adopción del combustible de aceite es fruto de la guerra. En la actualidad, de los 3.500,000 toneladas clasificadas por el *Lloyd's Register*, 1.200,000 (211 buques) utilizan el aceite, sin contar 63 *oil tankers* de 360,000 toneladas en total.

Los Estados Unidos tienen hoy 438 buques de acero *oil burners* y 720 buques en construcción, de los cuales 636 consumirán esta clase de combustible, calculando el *Shipping Board* que la marina americana en 1920 necesitará por lo menos 60 millones de barriles de aceite.

Finalmente debemos hacer constar que desde 1914 el 50 por 100 de la exportación total americana de aceite destinado a la combustión y a la producción de gas ha sido adquirido por Inglaterra, con destino a su flota mercante.

LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS CATALANAS

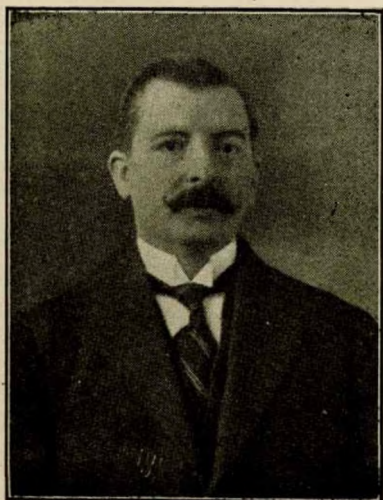
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DEL MEDITERRÁNEO

Nuestra principal entidad marítima, la Asociación de Navieros del Mediterráneo, fué creada en 1914, pocos días antes de estallar la guerra. La sesión de constitución se



Pedro Garcías, presidente
(De la casa Fábregas y Garcías)

Sevilla; D. Isafas Ortiz, gerente de la Compañía Vinuesa; D. Manuel de la Oliva, gerente de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor; D. Antonio Millán, gerente de la casa Varaderos de Antonio Millán, de Cádiz; D. Guillermo Pozzi, representante de la Compañía Pinillos; D. Agapito Pérez Mantiñán, de Málaga; D. Vicente Ferrer Pesset, gerente de la casa A. Ferrer Pesset Hermanos; D. Vicente Miquel



Joaquín M.ª Tintoré, tesorero
(Gerente de la Compañía Transmediterránea)

celebró en Madrid el 7 de junio, asistiendo a la misma los señores siguientes: D. José Juan Dòmine, gerente de la «Valenciana de Vapores Correos de África», quién llevaba la representación de D. Manuel Nacher, de Valencia y de la Compañía Española de Navegación, de la casa Estefanía y Detrás, de Valencia, Compañía Cartagenera de Navegación y de Navegación e Industria; D. Tomás Ibarra, gerente de la Compañía Ibarra, de

Sevilla; D. Isafas Ortiz, gerente de la Compañía Vinuesa; D. Manuel de la Oliva, gerente de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor; D. Antonio Millán, gerente de la casa Varaderos de Antonio Millán, de Cádiz; D. Guillermo Pozzi, representante de la Compañía Pinillos; D. Agapito Pérez Mantiñán, de Málaga; D. Vicente Ferrer Pesset, gerente de la casa A. Ferrer Pesset Hermanos; D. Vicente Miquel Cubilles, gerente de la casa Romani y Miquel; D. José M.ª Rodríguez, gerente de la Compañía Gijonesa; D. Pedro Larrañaga, gerente de la Compañía Línea de Vapores Serra y «La Flecha»; D. Juan Metheun, gerente de la Compañía Marítima Mac Andrews & C.º; Pedro Garcías, de la casa Fábregas y Garcías y en representación de los propietarios de los vapores *Manuel Espaliu*, *Manuela Pla* y *Emilia*, de la

Compañía Marítima Sollerense, de D. Remigio Picornell y del propietario del vapor *Ciudad de Soller*; D. Luís Delclaux; D. Jesús Reboredo, representante de la Asociación de Ar-

madores de Pesca de Barcelona; D. Joaquín M.ª Tintoré gerente de la Línea de Vapores Tintoré y en representación de J. J. Sitges Freres de Argelia y de la Compañía «La Marítima» de Ma-

hón; D. Domingo Mumbrú, por la casa de este nombre.

Fueron aprobados los estatutos de la Asociación y se nombró la siguiente Junta directiva:

Presidente, Don José Juan Dòmine; Vice-presidente primero, D. Tomás Ibarra. — Segundo, D. Joaquín M.ª Tintoré. — Tercero, D. Miguel Martínez (de la Compañía Pinillos). Vocal primero, D. Manuel de la Oliva. — Segundo, D. Vicente Ferrer Pesset. — Ter-

cero, D. Antonio Millán. Tesorero, D. Isidro Payá. Secretario general, D. Joaquín M.ª Tintoré. El domicilio social de la entidad se instaló en Valencia.

Algunos de los asociados se dieron de baja y fueron admitidos otros nuevos, entre los cuales figuran los señores D. Alejandro Linati, armador del vapor *Velarde*, y el Hijo de Ramón A. Ramos, armador del vapor *Ramón*, ambos de nuestra ciudad.

Hasta el año 1917 la vida corporativa de la Asociación y su organización en Valencia no adquirió ninguna importancia. Ya en el año 1916 se pensó en trasladarla a Barcelona, pero hasta el 14 de junio de 1917 no se reunió en Madrid la Junta general. En ella se aprobaron unos nuevos estatutos y se acordó instalar el domicilio social en Barcelona, pasando a ocupar el local de la calle Ancha, 23, de nuestra ciudad, que es el que actualmente tiene.

Se nombró entonces nueva Junta directiva, quedando elegidos los señores siguientes:



Luís Gironella, vice-presidente
(De la casa Hijos de Enrique Gironella)



Alejandro Linati
secretario general

Presidente, D. José Juan Dómine. Vice-presidente, D. Pedro Garcías. Vocales: D. José M.^a Ibarra, D. Domingo Mumbrú, D. Manuel de la Oliva, D. Vicente Ferrer Pesset, D. Francisco Freigero (letrado asesor y representante de la Asociación en Madrid). Secretario general, D. Joaquín

M.^a Tintoré. Tesorero, D. Pedro Larrañaga.

Ingresaron en la Asociación la Naviera Española de Barcelona; Hijos de Enrique Gironella, de Barcelona; Línea de Vapores de Arturo Cert, de Barcelona; S. A. Batalla, de Barcelona; Don Manuel Campos, de Sevilla; D. José Redó, de Valencia.

Com se ve los elementos de Barcelona adquirieron importancia dentro de la Asociación. Con motivo de la guerra se formaron



Angel Bonu, vocal
(Subdirector de «Domingo Mumbrú, S. A.»)

una serie de compañías, dejando de ser la catalana, la menor de las representaciones como era en el momento de constituirse la entidad.

La Asociación entró en aquel momento en un período de gran actividad. Se le presentó el problema más difícil de todos los que había tenido que resolver desde su fundación. Ocupando el Ministerio de Abastecimientos el señor Ventosa y Calvell, el Gobierno decretó la incautación de 120,000 toneladas con destino al transporte de artículos indispensables al país. La guerra submarina estaba en su máxima intensidad, la navegación se hizo sumamente difícil

en algunas rutas especialmente y el Gobierno se vió obligado a intervenir en la cuestión para asegurar el aprovisionamiento de carbón, trigo y otros productos de primera necesidad.

El señor Dómine, lo mismo que los demás presidentes de las restantes Asociaciones españolas de navieros, fué el encargado de gestionar el asunto con el Ministro. El día 10 de septiembre se celebró una asamblea general extraordinaria de la



Vicente Ferrer Pesset, vocal
(Gerente de la Compañía Transmediterránea)

Asociación en la cual, previas explicaciones, se acordó contribuir en la parte que se le asignase a la requisa de las 120,000 toneladas. También se convino en que aquellos armadores que no tuvieran buques requisados, pagaran a los que los tuvieran, la diferencia del precio del flete de

requisa, estipulándose como tipo, la cantidad de 1,500 pesetas la tonelada para el precio de los buques.

En 11 diciembre se celebró otra asamblea general para tratar de las cuestiones suscitadas por la requisa de buques. A causa de la condición impuesta por el Comité de Tráfico Marítimo, creado para regular todo lo referente a la requisa, según la que ningún buque sería despachado si no pertenecía a una Asociación reconocida oficialmente, se inscribieron muchos nuevos socios, la mayoría de los cuales no poseían más que veleros de poca importancia. Entre los inscritos en aquella ocasión figuran: «La Duranguesa», Freixas Hermanos, Enrique Freixas, José M.^a Ricomá, de Tarragona, Figueroa y Campos, de Valencia, Antonio Montesinos, de Valencia y otros.

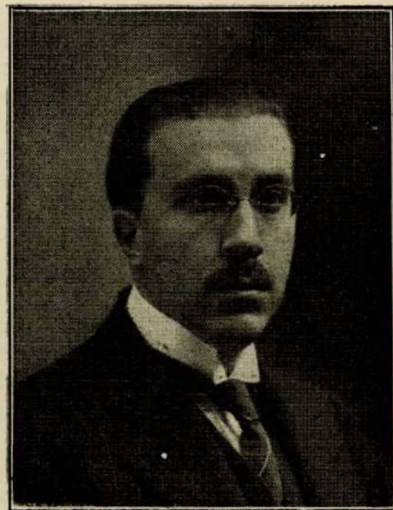
Durante los primeros meses del año 1918 entraron socios la Barcelonesa de Navegación, la casa Tayá, la Hispania Marítima, la Isleña Marítima (adquirida por la Transmediterránea) y la casa Felgueroso i Felgaredo, de Gijón, y muchos otros de poca importancia.

En el transcurso del año no se presentó otro problema interesante para la Asociación que el de la requisa, que absorbió por completo la atención de la Junta directiva. En noviembre cesaron las hostilidades, pero la requisa continuó.

A entrada del año 1919 los navieros hicieron considerables esfuerzos para conseguir que quedara abolida la requisa, y si bien el Gobierno no atendió los deseos de los navieros, la requisa, de hecho, fué perdiendo importancia. Aumentaron las resistencias contra las disposiciones emanadas del Comité de Tráfico Marítimo, cada día fueron mayores las discrepancias con motivo del reparto de las derramas, pues todos los navieros, los más poderosos y los más modestos, defienden sus intereses. La suma devengada en el primer período desde 1917 y todo el 1918 asciende a un centenar de millones. La referente al 1919 aumentó y todo daba derecho a creer que llegaría otra vez a las 100,000 millones. No obstante la preocupación general era liquidar hasta fin de 1918.



Francisco Freigero, vocal
(Letrado de la Asociación en Madrid)



Enrique Vila Marieges, vocal
(Gerente de la «Hispania Marítima, S. A.»)

Así siguieron las cosas hasta que en el mes de octubre se produjeron discrepancias de criterio entre el presidente de la Asociación, señor Dómine, y el Comité de Tráfico Marítimo. El presidente presentó la dimisión, acompañándole en esta actitud toda la Junta, y el día 22 del referido mes, en Junta general, se nombró nueva Junta directiva siendo elegidos los señores siguientes:

Presidente, D. Pedro Garcías; vice-presidente, D. Luis Gironella; vocales, D. Angel Bono, D. Vicente Ferrer Pesset, D. Antonio Tayá, D. E. Vila Marieges, D. Francisco Freigero; secretario general, D. Alejandro Linati; tesorero, D. Joaquín M.^a Tintoré.

Al importante problema de la requisa, siguió otro más grave: la huelga del personal de cubierta y máquina, declarada en el mes de agosto contra los navieros de la Asociación.

A últimos de año surge el locaut que dura un par de semanas, reproduciéndose nuevamente al cabo de pocos días manteniéndose durante un periodo de ocho o nueve semanas, terminando en 26 de enero de 1920.

Desde esta fecha se da por terminada la huelga marítima y el tráfico se va reanimando. Queda en pié, no obstante, el problema de la requisa que hasta el presente no lleva trazas de solucionarse. Los perjuicios causados a los navieros por esta disposición, la huelga marítima y el locaut, son incalculables; solamente ha sido posible resistir-

los, gracias a la anormal situación del mundo que ha provocado una elevación extraordinaria de los fletes y del precio del tonelaje.

Desde la constitución de la Asociación han desaparecido muchas de las compañías que la integraban. Entre otras citaremos: la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa, Navegación e Industria, Ferrer Pesset Hermanos (tienen un solo vapor en Valencia), Compañía Gijonesa, Mac Andrews, Vapores Tintoré y la Marítima. Los vapores que pertenecían a estas compañías son los que hoy constituyen la Compañía Transmediterránea.

Han desaparecido las casas Manuel Nacher, Compañía Cartagenera, Sevillana de Navegación (vendió sus vapores a la casa Tayá), A. Pérez Mantiñán de Málaga, Romani y Miquel, Línea de Vapores Serra (vendió sus buques a la Barcelonesa de Navegación), «La Flecha», Compañía Solle-rensense, Remigio Picornell, Asociación de los Armadores de Pesca, J. J. Sitges Frères, de Argelia, Línea de vapores Arturo Cert, S. A. Batalla, La Duranguesa, Freixas Hermanos, José M.^a Ricomá, de Tarragona, etc.

Se han separado de la Asociación, entre otros menos importantes, las compañías Pinillos, de Cádiz; Ibarra, de Sevilla y Redó, de Valencia.

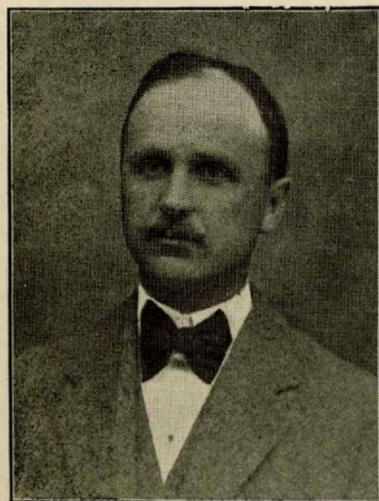
Actualmente la Asociación cuenta con 100 asociados representando 225 buques con un total de 180,000 toneladas.

LA COMPOSICIÓN DE LAS COMPAÑÍAS

Es esta una cuestión de la cual no puede sustraerse el que intente crear una flota mercante. Organizar un personal competente para las diversas secciones en que necesariamente ha de dividirse una compañía, es crear la condición esencial

del negocio. Hoy una compañía no funciona solamente con dependientes aptos y capitanes que conduzcan buques.

Si la empresa pertenece a un solo armador será preciso que éste posea amplios conocimientos del negocio marítimo en su actual situación. Si la empresa la constituye una entidad colectiva y un consejo es el encargado de regirla, será indispensable que este Consejo sepa escoger el elemento



Ernesto Anastasio
(Apoderado de la Compañía Trasméditerránea)

director. Este no se compone exclusivamente de hombres de negocios ni de navegantes, sino que estos dos aspectos se complementan dentro de la diversidad de atribuciones que encierra la explotación de una flota.

Hablando de esta cuestión y en términos bien precisos, no hace mucho tiempo, el cronista francés Henry Mazel,

decía en un artículo publicado en la *Revue de la Marine Marchande*:

«M. Paul Cloarec, cuyas ideas discuto aquí, ve «como un error la afirmación de que la marina mercante es únicamente una cuestión económica», y añade que es «una aplicación especial del comercio en un mundo aparte, cuya llave no se posee sin antes haber navegado un poco». Ciertamente no se puede sostener que el haber navegado algo sea una mala condición para hablar de marina mercante, pero no sería paradoja menor sostener que es una condición indispensable. Los directores de una administración de ferrocarriles pueden ignorar personal-



V. Rivas Martin
(Apoderado de la casa Fábregas y Garcías)

mente que cosa sea la conducción de una locomotora, como los de una empresa de transportes marítimos pueden no ser capitanes de altura o maquinistas de primera; es necesario que tengan a su lado técnicos, de esta clase, para resolver las cuestiones que caen dentro del terreno de su competencia, eso sí, pero por lo demás han de estar en

posesión de su técnica especial, esto es, deben dominar la técnica de las cotizaciones de bolsa, de los fletes y del cambio, que nada tiene que ver con el manejo del sextante, ni las prácticas de la cámara de calderas. Si nuestra marina mercante se ahoga, como se asegura, en una burocracia



José O. Guañabens
(Gerente de la «Barcelonesa de Navegación»)

que la pone en ridículo a los ojos de los técnicos extranjeros, se debe en primer término a que ha descuidado la gestión técnica comercial que le es propia, para dar preferencia a otra administrativa, algo militar, o bien a una especulación de carácter financiero, que ha destruido su espíritu de empresa especializada. Esto no quiere decir que niegue la importancia del elemento navegante en el mundo de los armadores ni mucho menos que

desconozca la del elemento armador en el mundo del comercio marítimo. Es verdaderamente lamentable que algunas Cámaras de Comercio de grandes puertos tengan en su seno tan pocos representantes de casas de transportes marítimos. Esto obedece, probablemente, a que las más grandes de estas casas son compañías administrativas y financieras más que comerciales, atentas al logro de subvenciones y de primas más que a los provechos libres y cuyo interés principal está en colocarse cerca de la fuente del favoritismo oficial. Por esto precisamente, sería muy

lógico que estas grandes compañías de navegación modificaran su manera de actuar, comercializando sus métodos y trasladándose al lugar que es el centro natural de sus actividades. Es en Marsella y en Burdeos y no en París que deberían tener su establecimiento principal; pero mientras la autonomía de los puertos no esté implantada, encontrarán mayores ventajas en la proximidad del motor central, toda vez que los motores



Joaquín Cussó
sub-director de la «S. A. Domingo Mumbrú»

locales no hacen otra cosa que ajustarse al ritmo de aquel.

No es menos innegable la importancia del elemento marino en el mundo de los armadores. Los Consejos de las grandes compañías marítimas cuentan con un gran número de personajes decorativos y financieros expertos, pero es muy raro encontrar en ellos antiguos navegantes.

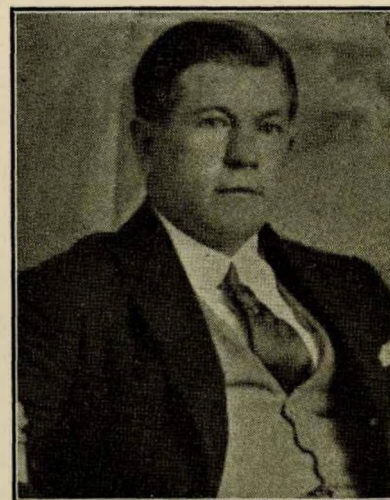
Ciertamente, estos técnicos no estarían fuera de lugar en un Consejo de esta clase. También sería excesivo no admitir en ellos más que a capitanes de altura, maquinistas y sobrecargos; el armador, específicamente, no es un marino: es un comerciante marítimo; es posible serlo sin haber practicado la navegación, pero por lo menos debe dominar las cuestiones de los fletes, del corretaje, del derecho marítimo, del comercio internacional, de la construcción y reparación de buques, cosas que con frecuencia ignoran los miembros de estas asambleas, banqueros y negociantes terrestres, que son los que generalmente componen los Consejos de nuestras compañías de navegación marítima.



Enrique Freixas, gerente
de la «Compañía Catalana de Navegación»

Estos Consejos de administración sobre todo, deberían organizar con gran seriedad sus diversos controles técnicos. Nadie más a propósito para inspeccionar provechosamente las cosas peculiares de la navegación que los propios navegantes y en este gran dominio del mar, cada sección, puente, máquina, enfermería, comisariato, servicio de pasajeros, este control para que sea eficaz no puede ser ejercido más que por hombres del ramo. Si estos diversos jefes de control han de formar parte o no de un gran Consejo de administración, es cosa secundaria. Lo importante es que estuviesen al lado de los consejeros para asesorarles.»

Estas palabras que transcribimos marcan con notable precisión lo que nosotros diríamos respecto de muchas compañías españolas. Este equilibrio entre las dos especialidades, la del comerciante y la del técnico inspector, es la clave del éxito de una empresa marítima moderna. Sirvan ellas de ejemplo, de acicate, a los que pretendan entrar en esta rama económica, no tan fácilmente accesible como parece mirada desde fuera y que tan decisiva influencia puede ejercer en la prosperidad de un país, tanto respecto de la riqueza interior, como en el orden de las relaciones internacionales cada día más ampliamente desarrolladas para atender a las necesidades de la vida moderna.



Domingo Mumbrú, (Director-gerente
de la «S. A. Domingo Mumbrú»)

EL COLECTIVISMO MARÍTIMO

Dedicar un trabajo a cada una de las múltiples manifestaciones de nuestro comercio marítimo, equivaldría a escribir un nutrido volumen imposible de condensar dentro del limitado espacio de una publicación de la índole de ésta.

Por otra parte, la vida precaria de muchas de estas manifestaciones, dada la poca amplitud de la marina catalana, no se presta a interesantes comentarios, pues de hacerlos sería dar a estas manifestaciones una importancia que positivamente no tienen. Por esto nos limitamos a dar una somera idea de todas ellas, llamando la atención sobre los puntos

deración del Puerto, que, abarcando todos los elementos constituyentes del mismo, sea un organismo viviente que recoja en todos los momentos las iniciativas, los deseos y las reclamaciones justas y conveniencias positivas de todos los estamentos marítimos. Este organismo habría de pugnar para obtener la administración del puerto, como genuino representante de todos los intereses que en él se mueven y desarrollan. En el segundo aspecto, el general, esta Federación habría de intervenir en todas las cuestiones que se plantearan y que, afectando a los intereses generales, afec-



Salvador Orta, reparador de buques

capitales de la actividad marítima, con el propósito de estimular a los principales elementos con que contamos, que si bien no son muchos, no dejan de reunir méritos indiscutibles.

El hecho de que dediquemos espacio preferente y separado a hablar de aquellos organismos de carácter marítimo que han logrado una preponderancia positiva dentro el mundo de nuestros



Juan Gubern, presidente del Centro de Navieros Aseguradores

intereses marítimos, no quiere decir que prescindamos de dedicar unas líneas a aquellos más modestos y a los que están organizándose, ya que todos conjuntamente han de obedecer a un mismo objetivo: trabajar para que la organización de la marina mercante se produzca dentro los procedimientos de más

ditérráneo, realizando todas las reformas necesarias y dotándolo de todos los elementos de progreso que lo pondrían a la altura de los mejores del mundo.

Todos han de contribuir a la realización de este grandioso proyecto que ha ocupado ya de una manera preferente la atención de algunas de nuestras personalidades marítimas. Navieros, agentes de Aduana, consignatarios, transportistas, aseguradores, constructores, reparadores, etc., a todos les interesa poder contar con los medios necesarios al desarrollo de sus respectivas activi-



Francisco Alegret, reparador de buques

taran en consecuencia a los particulares de la localidad. Informar, orientar todas las decisiones del Gobierno y hacer que las Juntas locales de Puertos tengan mayores facultades que ahora, mediante la libertad de desarrollo que debe otorgárseles, son cosas que podría hacer una Federación del Puerto hasta llegar a transformar el nuestro en un gran centro marítimo-comercial del Me-



Juan Domenech, secretario de la Asociación de Transportistas

positiva eficacia. Esta labor tiene dos aspectos: uno que podríamos llamar local y otro general. En el primer sentido, para que la organización marítima produzca sus saludables efectos, hay que dirigir todos los esfuerzos a crear una Fe-



Santiago Gubern, secretario del Centro de Navieros Aseguradores

dades y estos medios nadie más que los mismos interesados pueden decir cuáles han de ser ni nadie tiene tanto derecho como ellos a fijarlos y reclamar su implantación.

En el desarrollo colectivo que se ha iniciado en nuestro puerto, hemos observado un síntoma muy halagador. Todos estos núcleos marítimos que ya estaban constituidos o que se están constituyendo, dan muestras de una loable actividad. La anormalidad por que hemos atravesado qui-

zás habrá determinado la agrupación por profesiones de los elementos patronales. Pero la labor que ahora han realizado, seguramente bajo la presión de las circunstancias, no es la más importante que pueda esperarse del hecho de la asociación. Los resultados del colectivismo han de ser apreciados en épocas de absoluta normalidad, en momentos *constructivos*, cuando la gestión directora pueda emprender la solución de los múltiples problemas que se planteen en el campo de la actividad marítima, teniendo



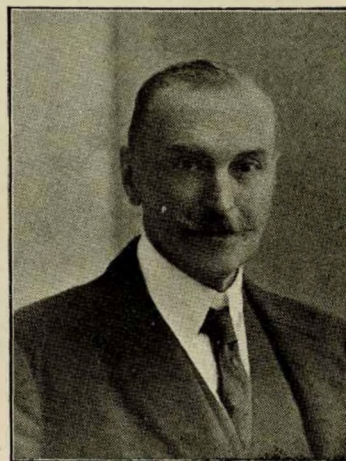
Francisco Condeminas, consignatario

do en cuenta todas las posibilidades a que den lugar las exigencias técnicas y sociales del momento. El mundo sufrirá cambios, los procedimientos de trabajo se reformarán, la vida social tomará nuevos aspectos, pero nunca se podrá desconocer la importancia de la solidaridad industrial y comercial, la necesidad de establecer estrechas correspondencias entre todos los órdenes de actividades, nunca, en suma, se podrá prescindir de agruparse en colectividad para defender y fomentar los intereses de un determinado sector de actividad social. Este es el régimen de los tiempos futuros; la acción individual aislada, independiente, cada día es más ineficaz y casi nos atreveríamos a afirmar que jamás volverá a ejercer el soberano imperio que ejerciera en tiempos, que siendo aún muy próximos, los rápidos y trascendentales acontecimientos que han sacudido el mundo en pocos años, han colocado ya en un remoto confín.

Actuando colectivamente, los elementos marítimos de Barcelona no hacen más que seguir los procedimientos usados en aquellos países que han llegado a una mayor perfección en la organización de las actividades que les son propias. ¿Qué razón hay que abone la perpetuidad de

un régimen en el cual la facultad directora de un puerto reside en cuatro o cinco mandatarios si en todas partes vemos que las funciones directivas se concentran en una sola mano responsable delante del organismo que le da su representación? ¿Qué razón justifica que las Juntas de Puerto, como las compañías mal organizadas, se formen con elementos que no pueden tener suficiente preparación ni suficiente interés para apreciar debidamente las necesidades y las conveniencias del puerto cuya vida rigen y cuya misión no es sólo administrar, sino adaptar este complejo instrumento de tráfico a las exigencias del momento?

Dejemos de lado las organizaciones burocráticas ya excesivamente numerosas y reunámoslas todas en una que encarne la representación de la verdadera vida del puerto. Que el Estado le reconozca el libre ejercicio de las funciones indispensables al desarrollo de la vida del puerto y entonces tendremos unos elementos que se-



Ricardo Ramos, consignatario

rán responsables delante de la ciudad que les otorgue su mandato o bien podrán justificarse, si por las malas condiciones del utillaje y de los muelles van al fracaso, dado que la ciudad no haya puesto en sus manos todos los medios materiales y económicos para corregir tales deficiencias.

Los puertos deben hacerlos las respectivas localidades; el Estado, atento al fomento de la riqueza general, debe subvencionarlos en mayor o menor escala, según su importancia y su influencia en la prosperidad común. Así se han hecho los grandes puertos del mundo: Londres, Hamburgo, Liverpool, Cardiff, etc. Confiar esta tarea a la iniciativa del Estado, depender del organismo central en todos los detalles, incluso en los más insignificantes y perentorios, es imposibilitar sistemáticamente la prosperidad de un puerto.

Que cada centro marítimo tenga conciencia de la misión que la misma naturaleza le ha señalado y dad por cierto que donde falte, surgirá un puerto. Por esto no dudamos que si Barcelona tiene realmente conciencia de la altísima significación que la naturaleza le ha concedido en el mundo comercial, reunirá todos los representantes de sus múltiples núcleos marítimos en la Federación de que hemos hablado, consiguiendo así para nuestro puerto las dos cosas esenciales para su prosperidad: coordinación en los esfuerzos y libre facultad para atender a sus necesidades.

LOS DEPORTES MARITIMOS

POR JOSÉ ELIAS JUNCOSA, CRONISTA DEPORTIVO



Se ha dicho con razón que hemos vivido el último cuarto de siglo de espaldas al mar y alguien ha querido deducir de esto la definitiva separación de los catalanes, espiritualmente hablando, de nuestro Mediterráneo y de los asuntos marítimos.

Pero esto no ha sido más que un alejamiento pasajero, motivado originariamente por la crisis debida a la transformación de la navegación velera en navegación

a vapor, la cual encontrándose con la falta de preparación de los elementos directores del Gobierno de España para encauzarla debidamente y con la falta de técnica para evitar los desastres, provocó una crisis social y financiera que ha pesado sobre la costa catalana, un día la más famosa del mundo en el ramo de construcciones navales.

La crisis financiera que como todas, se resuelve en un plazo más o menos corto; el advenimiento de una nueva generación sobre la cual no han gravitado los efectos de aquella crisis y que ha mirado de cerca los progresos del mundo en la navegación y en todos los aspectos de la actividad marítima, y sobre todo el estudio de nuestra historia que ha despertado nuestro sentimiento patriótico, fuente de tantos milagros, en todos los pueblos, ha hecho que creyéramos en la posibilidad, de rehacer nuestra potencialidad marítima y nos ha hecho reaccionar vigorosamente hasta llegar al momento presente en que arrojando el lastre inútil que arrastrábamos, nos disponemos a tomar nuevamente posiciones en el mundo de las actividades marítimas.

Es preciso reconocer que el despertar de nuestro marinismo se debió en primer término a los poetas que nos cantaron el azul del mar que mirábamos con indiferencia, que nos hicieron sentir el encanto de la caricia de las olas y la gracia de nuestras velas latinas y en segundo lugar a los hombres modernos, espíritus robustos, prácticos que nos han ensalzado insistentemente las ventajas de la salud y vigor corpóreo, logradas con el ejercicio muscular bajo el sol y a pleno aire. Con la benéfica colaboración de estos dos elementos que se completan hemos obtenido la fuerza inicial que nos ha empujado a contemplar de cerca y a gozar de tanta belleza.

Así nacieron las primeras agrupaciones marítimo-deportivas de Barcelona (más tarde Clubs seriamente constituidos), las cuales bajo apariencias de frivolidad han hecho y hacen verdadera obra patriótica y cultural vista por todos con la mayor simpatía.

Los primeros Clubs náuticos de Barcelona datan de 12 ó 15 años antes de la Exposición Universal (1888). Estos centros han ido transformándose y mejorando continuamente hasta llegar a reunir nutridas agrupaciones de aficio-

nados, cuyos méritos los hacen dignos de admiración dentro y fuera de nuestro país y que además cuentan con una riqueza y variedad de material náutico tan notable que dan a estos centros un poder de atracción irresistible.

En primer lugar, hemos de hablar del edificio que se levanta al extremo del muelle de Barcelona, verdadero palacio del Club Marítimo, cuyo coste fué de 300,000 pesetas, desembolsadas íntegramente por sus socios que en la actualidad pasan de 800. Este importantísimo centro cuenta con un utillaje completo para las prácticas de remo como deporte, formando un conjunto de más de 50 embarcaciones de toda clase que comprenden desde el diminuto *you-you* a la clásica canoa de 12 remeros y desde el elegante canot de paseo familiar al atildado *outrigger*, tipo de las regatas internacionales, al lado de la yola de las más variadas dimensiones.

Además de estos bienes sociales la entidad posee botes de vela para aprendizaje de los futuros *yachtsmen*, y en sus diferentes palancas tiene amarradas más de cincuenta embarcaciones de vela, grandes y pequeñas, cruceros y de regatas de los más variados modelos y otras treinta embarcaciones con motor, algunas de las cuales no sólo están en condiciones de navegar en las aguas del puerto sino para hacer excursiones por nuestras costas y aventurarse a mayores empresas en pleno Mediterráneo. Las facilidades que para la práctica de la navegación de placer ofrece el Club son infinitas, pues incluso posee una grúa para poner en seco dentro del local social los yates, que gracias a este auxiliar pueden ser reparados, pintados, limpiados, transformados, etc., sin moverse del recinto del Club.

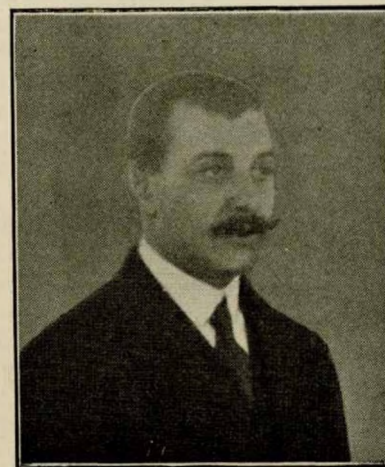
Las regatas y fiestas náuticas de toda clase que se celebran cada año son muy numerosas, de tal manera que éste es el Club español que mayor actividad despliega en estas manifestaciones náuticas. Hace poco que el



Bernado Picornell,
fundador del
«Club Natación Barcelona»

edificio flotante del Club de Mar del «Centre Autonomista de Dependents», ha soldado las amarras del muelle de Barcelona para instalarse en el muelle de las Baleares, lugar más a propósito para este objeto.

Apesar de encontrarse algo más apartado de la ciudad este sitio que el que ocupaba anteriormente el Club de Mar, modelo de



José Morató Senesteva
Presidente del «Club Marítimo»

entusiasmos juveniles y de sólida disciplina, se ve concurridísimo siempre, lleva una vida próspera y fructífera y realiza la noble misión de hacer interesar en los deportes marítimos a toda una clase social que antes estaba muy alejada de ellos.

Posee varias embarcaciones de vela y de motor, pero la mayoría de sus socios, unos 300 actualmente, son fervientes practicantes del remo, ejercicio en el cual han logrado merecida fama, ayudados por el acierto de los directores de



Francisco Planás
Presidente del Club Náutico

la entidad que han sabido procurarles todos los elementos necesarios. Aparte de los indispensables canots de paseo y grandes canoas, posee el Club de Mar bellos botes de regatas desde el elegantísimo *Sklss* (disponen de cinco en la actualidad) hasta a los *outriggers* de regatas contando con la serie de hermosas yolas de último modelo con que luchan en magníficas condiciones por los colo-

res de nuestra bandera que son las de su gallardete.

En conjunto son unas cuarenta las embarcaciones que posee, aparte del hermoso edificio flotante decorado con gran elegancia y modernidad, y que ya casi es incapaz para albergar a los socios, por lo que cada día va afirmándose la necesidad de construir un edificio en tierra firme, proyecto hace mucho tiempo acariciado por los directores de tan simpática entidad deportiva y que esperamos ver realizada muy en breve.

Aprovechando su situación algo alejada de la parte más concurrida de nuestro puerto, acaba de inaugurar una sección de natación que completará el programa de propaganda en pro de los deportes náuticos que se ha impuesto.

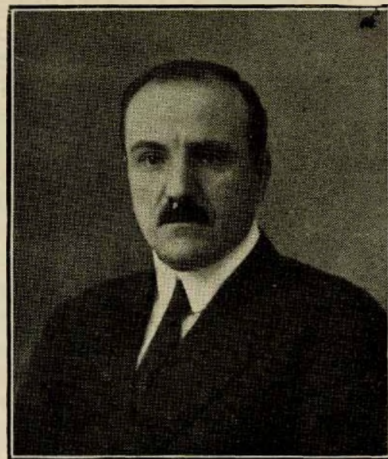
En otro edificio flotante, construido hace unos cuarenta años por el Club de Regatas está instalado desde hace bastante tiempo el Club Náutico, entidad que si bien cuenta con unos cuantos jóvenes aficionados al remo, a cuyo objeto dispone de quince embarcaciones, la mayoría de sus socios (más de 200) son elementos respetables de un cierto valor histórico, poco entusiastas de las luchas deportivas, que mejor se avienen a cruceros de vela o motor, contempladores del mar, a cuya devoción se consagran.

Es por esto que cuenta con una docena de yachts de

ballo conjunto, algunos de los cuales sobresalen por sus dimensiones. De estos yachts, hay tres o cuatro del tipo de fórmula internacional.

Aparte de dos o tres modestas agrupaciones de aficionados a la locomoción marina, quedan aun por citar los Clubs especialmente dedicados al deporte de la natación y que trabajan por el fomento de la práctica de los baños de agua, aire y sol, que tan higiénica influencia ejercen en el cuerpo humano.

En este sentido figura en primer lugar el Club de Natación de Barcelona, que comprende un millar de socios, de los cuales el 5 por ciento son médicos y hombres de ciencias. La gestión de este importante centro deportivo ha influido considerablemente en el arte de la natación y sus múltiples y variados concursos, pruebas, ejercicios, campeonatos, etcétera, constituyen una de las diversiones



José Durban
del Club de Mar

favoritas de nuestro público en las mañanas de los días festivos. Actualmente está haciendo activas gestiones para construir la primera piscina de nuestra ciudad.

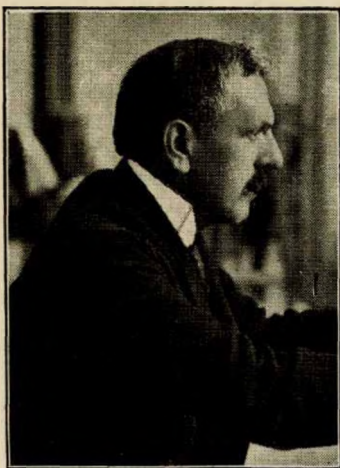
Existe también el Club Atlético de Natación, pequeño núcleo de aficionados que trabaja activamente por la popularización de este higiénico deporte.

Quizás se nos objetará que un conjunto de unos tres mil aficionados es muy poca cosa para una ciudad de un millón de habitantes como Barcelona, pero hay que hacer constar que estos tres mil aficionados constituyen un verdadero ejército de propagandistas que con sus esfuerzos hacen crecer las listas de los diversos Clubs en progresión casi geométrica y esto nos hace creer en una próxima crisis de desarrollo debida a la plétora que ya se nota en alguna de estas entidades.

Pero por encima del número está la calidad, que en este caso, tomando en conjunto el elemento deportista náutico, es excelente. El convencimiento que de ello existe entre nosotros, ha decidido a emprender un firme entrenamiento con objeto de tomar parte en los Juegos Olímpicos mundiales que se celebrarán en Amberes dentro de 6 meses, con la seguridad—no sabemos abstenernos de afirmarlo—de hacer no sólo acto de presencia, sino una demostración de que nuestra raza en este orden vale tanto como las más respetadas del mundo.

LA "NAVEGACIÓN LIBRE ESPAÑOLA"

El día 7 de noviembre del año 1917 quedó constituida en Barcelona la nueva Asociación de Armadores cuyo título es: «Navegación Libre Española». Los principios que sentó en sus estatutos son los siguientes:



Conde de Figols, presidente

«A) El resurgimiento de la navegación velera, después de tantos años de decadencia debe ser alentada por los poderes públicos sin poner obstáculos a su libre desenvolvimiento, otorgándole un régimen protector del que deben participar también los vapores de pequeño tonelaje y del que no han podido gozar una ni otros, no obstante la promulgación de la Ley de 14 de junio de 1909, llamada de protección a las comunicaciones e industrias marítimas.

B) Teniendo en cuenta que la navegación de estos buques es bien distinta de los de gran tonelaje, de carga y de pasaje, tanto en la duración de los viajes como en los fletes, deben estar sujetos a un régimen especial de franquicia; no pudiendo ser equiparados en ningún caso a los de gran tonelaje.

C) Que las Compañías de navegación libre de buques de vela y los vapores de pequeño tonelaje que no tienen opción de disfrutar de primas a la navegación y, además, están exentas del impuesto de tonelaje deben contribuir a las derramas o quebrantos que las circunstancias impongan a los armadores nacionales sólo con una tarifa mínima, pero en ningún caso superior ni igual, a los buques dedicados al gran tráfico, al tráfico regular y al subvencionado.



Juan Llusá, vice presidente primero

D) Minoración de los arbitrios e impuestos que gravan a la navegación y a la industria naval de trans-

portes marítimos, y exclusión de los asuntos marítimos de la jurisdicción de los tribunales industriales».

Poco a poco esta entidad ha ido acogiendo mayor número de asociados hasta llegar a la cifra de 250 veleros inscritos y 61 vapores de menos de 500 toneladas, con que

hoy cuenta. Como que ya rebasa la cifra de 50,000 toneladas que es la requerida según dispone una R. O. para tener representación legal ante el Comité de Tráfico Marítimo, le ha sido reconocida personalidad y tiene además un vocal en el seno del citado Comité.

La «Navegación Libre Española» es de carácter general y comprende buques de todas las matriculas de España. Los 212 armadores inscritos son los que se dedican a la navegación de cabotaje empleando veleros que recorren la costa hasta los puertos del mediodía de Francia, los de Orán, Argel y Cabo Bojador y de las Baleares y Canarias. Otra navegación velera es la de altura, circunscrita casi

toda al tráfico con América siendo catalanes la mayoría de estos buques. Por lo que afecta a los buques de vela, son admitidos todos sea el que sea su tonelaje, en cambio, sólo se admiten vapores de menos de 500 toneladas.

No hay duda de que el incremento de esta asociación es debido en gran parte — y este es un hecho que ha repercutido en todas las asociaciones de España — a que esta asociación ha sido declarada obligatoria por el Comité de Tráfico Marítimo. En el historial de la actuación de esta entidad no existe otro hecho que el de la resistencia de los veleros a pagar las derramas por la navegación de requisa, como al principio se había propuesto. En este sentido la Asociación ha obtenido un éxito, pues el pago queda reducido a los veleros dedicados a la navegación de altura y aún en una proporción menor de la que se pretendía.

Una vez resuelta la cuestión de las derramas, la Asociación podrá actuar en otros sentidos. Actualmente se está preparando para la construcción de una Mútua Velera de Pequeño Tonelaje, con objeto de establecer seguros marítimos para todos los buques asociados, dado que muchos de ellos no lo son a causa de las elevadas



Pedro Catasús, vice presidente segundo



Carlos Mallol, tesorero

primas que exigen las compañías aseguradoras. Quedan también los otros problemas apuntados en los estatutos cuya resolución podría influir considerablemente en la marina velera española.

La «Navegación Libre Española» comprende la mayoría de los pequeños armadores. En ella hay asociados de la Mútua de armadores de Galicia, que no admite más que buques de menos de 500 toneladas. También cuenta con todos los elementos de la Asociación de Navieros de Asturias. Además de la casa central de Barcelona, la Navegación Libre Española tiene delegaciones y comités en los principales puertos de España. La Junta, que la rige desde la fundación, está formada por los siguientes señores:

Señor conde de Figols, presidente; don Juan Llusá Durán, vicepresidente; don Pedro Catasús, vicepresidente; don Vicente Galiana, vocal; don Alfonso J. Bru, vocal; don Onofre Pont, vocal; don Emilio Solá Bauló, vocal; don Adolfo Miranda, vocal; don Casimiro Martorell, vocal; don Carlos Mallol, vocal-tesorero; don Ramón Comte, secretario general.

Por todas estas consideraciones que acabamos de apuntar, «Navegación Libre Española» es una entidad que, dentro de su modesta esfera de acción, merece la simpatía general. Defender, encauzar, orientar estos pequeños intereses marítimos que representa, es contribuir eficazmente a la prosperidad general de la marina mercante española. Esta entidad puede reunir los nuevos y modestos armadores, los cuales a medida que encuentren facilidades en el

desarrollo de sus actuaciones, pueden convertirse en empresas de mayores alientos.

Creemos que, además de la nobilísima tarea que se impone con la Mutualidad, convendría que se aplicase en demostrar a sus asociados las ventajas que reporta el adoptar las modernas máquinas que exige hoy la navegación velera, tanto las que facilitan las operaciones de carga y descarga, como las de propulsión, pues es evidente que las condiciones maríneas de los veleros deben mejorar paralelamente con las de los buques de acero, que es la única manera de evitar que las enormes ventajas de éstos no les cierren todos los mercados del mundo. El armador experto que adquiere un velero para su uso particular, es preciso que conozca las condiciones elementales bajo las cuales puede ser eficaz y remuneradora la explotación del buque y para el armador, ningún centro más adecuado para encontrar estos datos que una asociación de este carácter, pues estamos convencidos de que la finalidad de estos organismos no ha de ser tan sólo la defensa de intereses, sino que también debe compren-



Ramón Comte, secretario general

der un contenido espiritual que aliente y capacite a los asociados en muchas cuestiones de carácter técnico.

Con el programa cuyos rasgos capitales hemos transcritos y comentado brevemente, «Navegación Libre Española» puede contribuir poderosamente a conservar y aumentar la marina velera española, sobre todo la dedicada a las rutas de América, en las cuales los marinos catalanes conservan aún el predominio.

LA ASOCIACIÓN DE AGENTES DE ADUANAS

La Asociación de Agentes de Aduanas y Comisionistas de Tránsito data del año 1895 y cuenta con una tradición de laboriosidad muy respetable, dentro de su peculiar esfera de acción. Nació

modestamente, al calor del entusiasmo de unos cuantos hombres de buena voluntad, que ya entonces, cuando dominaba en nuestro país el furor del aislamiento individual, entendieron que la colaboración en todos los órdenes de la vida es un medio poderosísimo para remover obstáculos, para multiplicar las actividades y para la defensa mútua.

Tratándose de una entidad de profesionales, se le dió en un principio un carácter técnico, que nunca ha

de una verdadera institución en la cual todas las cuestiones inherentes al comercio de tránsito, encuentren datos, informaciones, orientaciones y soluciones.

Además, pues, del aspecto de su actuación, que sólo afecta a las cuestiones internas de la profesión, que es lo que menos interés ha de despertar en el público, existe otra muy apreciable, como es la que se refiere a las cuestiones que afectan a nuestro rudimentario comercio de tránsito, tales como la organización de nuestra expansión comercial, régimen aduanero y arancelario, tráfico del puerto, etc., etc...

En el año 1899, ya se ocupó de la cuestión del nombramiento de delegados o agregados comerciales en ciertos consulados, especialmente de la América Central



Emilio Arnau, presidente



José Pujol Rubió, vice-presidente

perdido, antes bien, al contrario, se ha ido acentuando cada día, siendo el ideal de sus directores llegar a la formación

y del Sur. En el año 1900 tomó parte principal en un importante Congreso aduanero internacional celebrado en París con motivo de la Exposición Universal.

Siempre que se ha hablado en España de la reforma de las ordenanzas de Aduanas — muy necesaria por cierto, — la Asociación de Agentes de Aduanas ha intervenido en el asunto; ya en 1903 removi6 la opinión en este sentido, pero la convocatoria ministerial, al solicitar dictamen de las corporaciones interesadas, como esta de que hablamos, se limitaba a anunciar que debía publicarse una nueva edición corregida y adicionada con las actuales y arcaicas ordenanzas de la renta de Aduanas. Pero en 1914, la campaña de reforma tomó mayor vuelo, llegándose a celebrar en Madrid una primera Asamblea de Agentes y Comisionistas de Aduanas, en la cual fueron aprobadas las conclusiones de la Asociación de Barcelona. Pero tampoco la cosa pasó de aquí.

Posteriormente, se creó, por R. O. de 18 de enero del año pasado, una comisión en la cual figura el vice-presidente de ésta Asociación, don José Pujol y Rubió, con objeto de estudiar y formular un proyecto completo.

En cuanto a la cuestión arancelaria como en la de los tratados — teniendo en cuenta que ésta Asociación no representa un interés determinado de la producción ni del consumo y que los agentes deben velar igualmente por la producción nacional como por los intereses de los comerciantes extranjeros, — la Asociación concentró su atención en las disposiciones legales, de muy difícil aplicación, con objeto de evitar dudas y capciosas interpretaciones.

Siempre ha tenido especial cuidado en interesarse por todo lo que se refiere de una manera general al tráfico de nuestro puerto y a todo lo que sea regularizar sobre una base estable y equitativa la cuestión de la descarga, de larga y difícil solución.

También tomó parte preeminente en la construcción e instalación del nuevo edificio de la Aduana, donde, por concesión oficial, tiene convenientemente instalada una espaciosísima sala.

Contribuyó, asimismo, de una manera muy eficaz, cuando se trató de reformar la legislación sobre el contrabando y la defraudación, a evitar que el secreto comercial estuviese a merced de las poco escrupulosas manos de los agentes del Fisco.

Interminable sería esta rápida y fragmentaria ojeada histórica de la Asociación si se hubieran de exponer con la debida amplitud los diferentes aspectos del ramo de Aduanas en que interviene o ha intervenido y señalar las orientaciones que en cada uno de ellos mantiene con nota-

ble sentido de continuidad, no de estancamiento, esta importante entidad de Barcelona.

Es muy lógico que a una Asociación representante de elementos económicos tan importantes habian de afectarla las grandes cuestiones de un orden económico más general: así la vemos cooperar en el año 1900 en las campañas pro concierto económico y de descentralización administrativa; en la reforma tributaria más tarde, y en estos últimos tiempos, laborar en la mitigación de los gravísimos conflictos creados por la guerra y, principalmente, en las gestiones realizadas para implantar la Zona neutral, siendo sumamente importantes, sobre todo por la calidad, los trabajos realizados en este respecto.

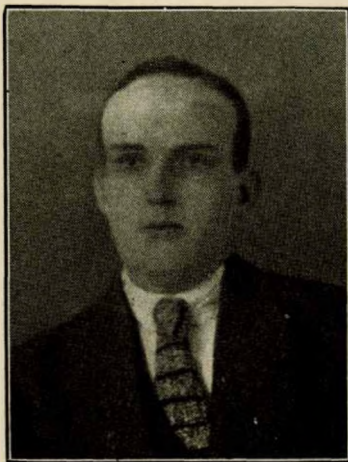
En su funcionamiento, se han ido marcando las etapas de su desarrollo, implantadas las sucesivas reformas de su Reglamento de acuerdo con las necesidades que surgían, siendo la más importante de todas por la extensión que se le da, la que seguramente estará en vigor en plazo relativamente

breve. Esta importante reforma es debida a que, siendo inminente la implantación de un nuevo régimen de relaciones entre los intermediarios del comercio en la Administración de Aduanas y ésta, por medio de las fianzas colectivas, la Asociación ha procurado hacer algo viable y provechoso del instrumento legal que las creara — R. O. de 8 de mayo de 1919 — sumamente defectuoso.

Esta crónica cuestión de las fianzas, cuando en febrero del año pasado fueron arbitraria y desmesuradamente aumentadas, provocó un movimiento de aproximación entre todos los elementos interesados de España, celebrándose con este motivo una segunda Asamblea de Agentes y Comisionistas de Aduana en Madrid, en la que tomó parte principalísima la Asociación de Barcelona, dió lugar a que ésta convocase una tercera a últimos de año en nuestra ciudad, de la que salió el acuerdo de fundar la «Federación de Agentes y Comisionistas de Aduanas de España», organismo cuya finalidad, caso de que prospere como todo parece indicar, puede reportar positivas ventajas a la importación y exportación y de la cual será

el alma la Asociación de Barcelona.

Antes de terminar esta breve reseña, debemos recordar los nombres de algunos de sus más prestigiosos presidentes como don Demetrio Solá, don Enrique Nel-lo, don Esteban Moya y don José Vila, ya difuntos; y don Jaime Ráfols, don Antonio Callis, don José Zacarini y don Emilio Arnau, actual presidente, debiéndose a los nobles y luminosos esfuerzos de todos ellos la eficacia y el prestigio que ha logrado esta Asociación.



José Herrero

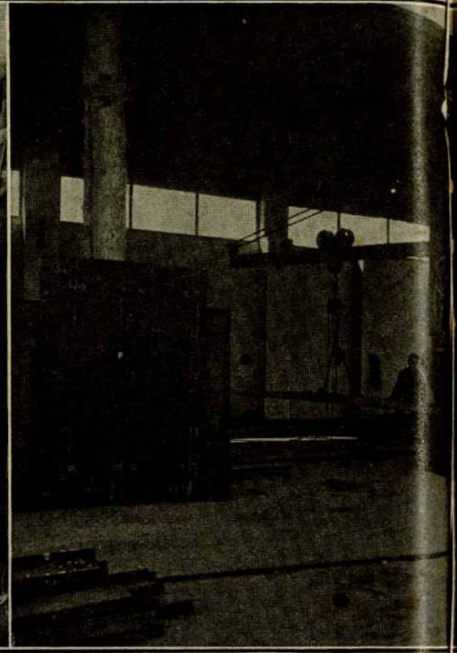


Juan B. Coll

LOS ASTILLEROS



Interior de uno de los buques en construcción



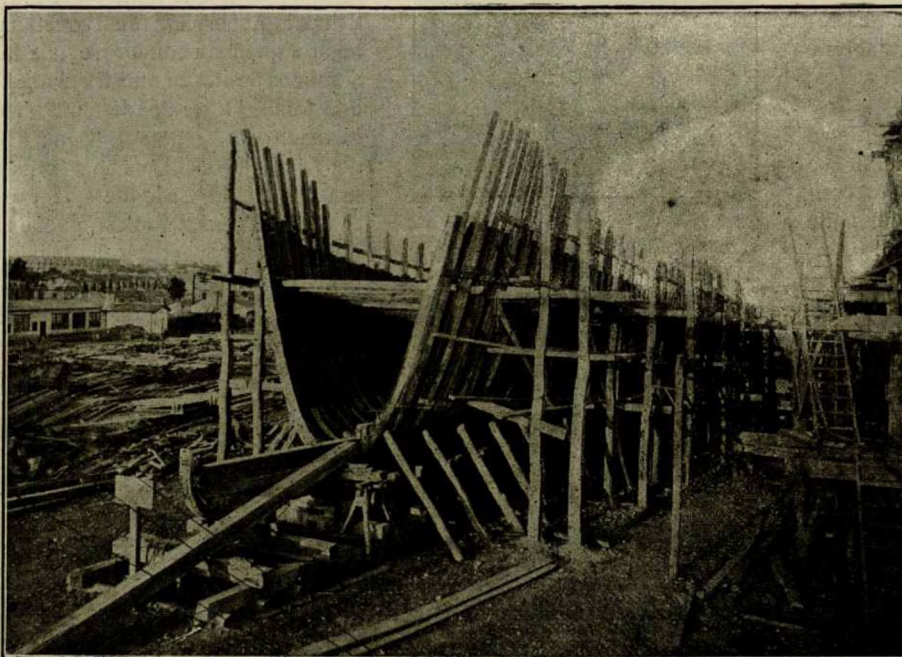
Detalle del tal

La privilegiada situación del puerto de Tarragona, coloca a esta ciudad en condiciones inmejorables para aprovechar las infinitas posibilidades que le ofrece el Mediterráneo, tanto en el ramo del comercio marítimo como en el de la construcción naval.

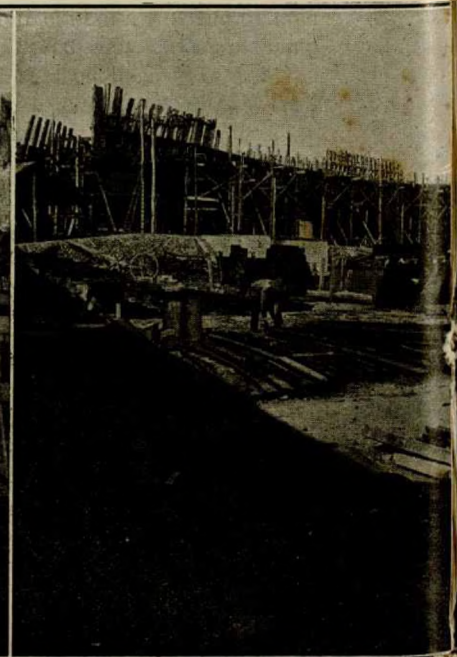
Así lo han comprendido unos cuantos hombres inteligentes, jóvenes y bien preparados, que llevados por un patriótico anhelo juntaron sus caudales, su

experiencia y sus entusiasmos, fundando la razón social *Astilleros de Tarragona, S. A.* dedicada a la construcción y reparación de buques de toda clase.

La feliz iniciativa de estos hombres es digna del más ferviente aplauso, no sólo por el ancho cauce que abre a las entidades marítimas e industriales de Tarragona, sino también por la enorme voluntad y los grandes esfuerzos que representa haberla llevado a cabo en unos momentos sumamente difíciles

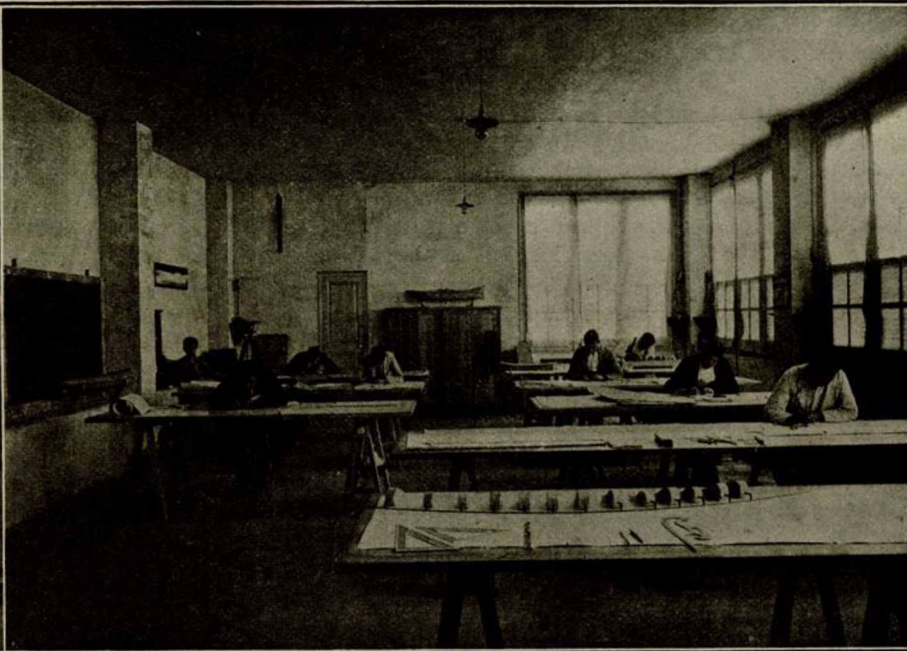


Vista de uno de los buques en construcción



Vista del Parque de m

DE TARRAGONA



de calderería

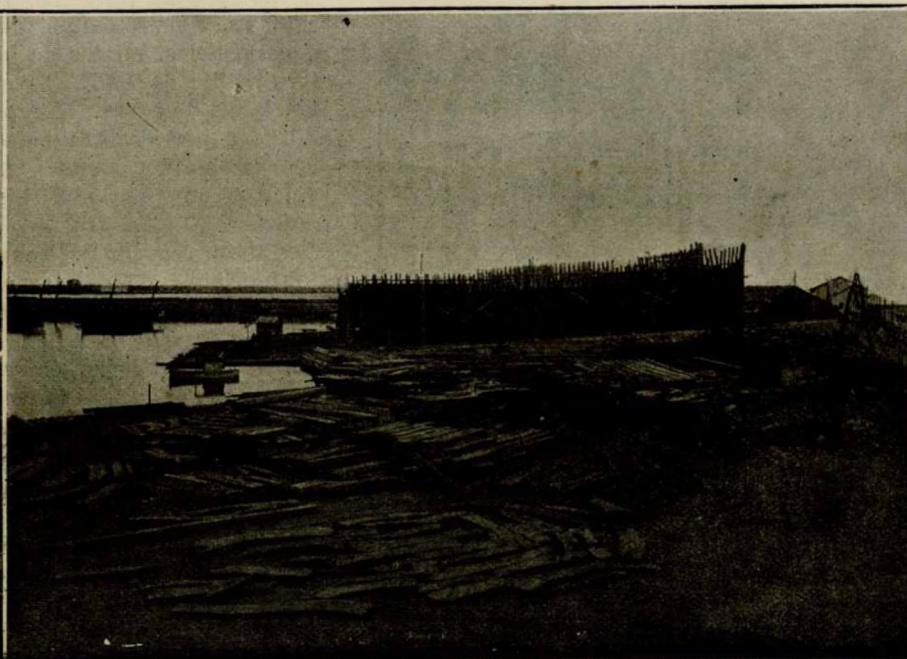
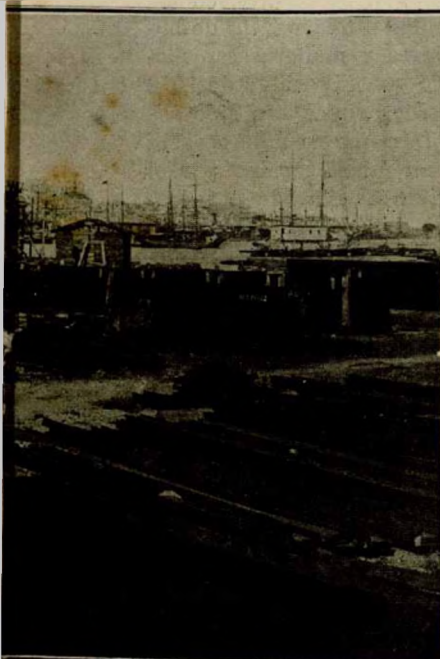
Sala de dibujo de los Astilleros

para esta clase de empresas; pues a la falta de materiales de construcción y de mano de obra, se unía el peligro de comprometer un considerable volumen de capital en una aventura cuyos resultados eran harto problemáticos.

El tiempo ha venido a corroborar las seguridades de éxito que animaron a los iniciadores de los *Astilleros de Tarragona, S. A.*, pues en el poco tiempo que lleva de existencia este centro industrial, los resul-

tados obtenidos tanto en el aspecto de la producción como en el económico, han superado las esperanzas de los más optimistas.

Hasta hace poco, la industria de la construcción naval en gran escala, sólo existía en algunos puntos del Norte de España; en este sentido era evidente la inferioridad de Catalunya. Pero desde ahora podemos asegurar, sin temor a pecar de exagerados, que este centro productor de Tarragona, ha de ser



material de acero laminado

Vista del Parque de material de madera

uno de los mejores de la península, tanto por el lugar donde se halla instalado, como por lo vasto y completo del proyecto que habrá de realizarse

Una de las partes que más interés ofrecen de este proyecto, es la que se refiere a la construcción de un gran dique seco para carenajes, que será el único que podrá contener los grandes trasatlánticos, que hasta ahora habían de ser reparados en Génova o Marsella, puesta que en España no existe ninguno en que puedan ser varados.

No se trata, pues, de competir con los centros constructores españoles, sino de luchar con los extranjeros, y para ello la empresa cuenta con medios poderosos, ya que puede ella misma construirse todo el utillaje necesario para esta clase de trabajos, adquiriendo solamente la madera y el hierro.

La Sociedad cuenta con un capital inicial de 10.000.000 de pesetas y el Consejo de Administración está formado por los señores siguientes:

Presidente, D. Guillermo de Pallejá y Ferrer-Vidal, marqués de Monsolís; Vocales, D. Arcadio Balaguer Costa, D. Emilio Mallol Bosch, D. Luis Bonet Amigó, D. José Bonet Amigó y D. Tomás Mallol Bosch. Forman la comisión ejecutiva de Directores gerentes: D. José Bonet Amigó, D. Guillermo de Pallejá y Ferrer Vidal y D. Tomás Mallol Bosch.

Esta Sociedad sometió a la superior aprobación del Gobierno, un detallado proyecto de las obras que habrán de llevarse a cabo para completar el proyecto general, y son:

Un dique seco para carenas de 220 m. de eslora por 25,5 de manga;

Un taller de reparación y servicio del dique;

Una central de energía eléctrica y pozo de bombas;

Cuatro gradas para la construcción de buques; Taller de maquinaria, calderería y fundición; Diferentes talleres para carpintería, carpinteros de ribera y herreros de ribera; aserradoras mecánicas;

Dispensario médico;

Oficinas técnicas y de administración y control.

La extensión que ocuparán estas construcciones dentro la zona del puerto es de 42,400 m.²

Por poco que se fije la atención en este proyecto, fácilmente se comprenderá su importancia y los enormes beneficios que reportará a la ciudad de Tarragona, pues el funcionamiento de un gran centro de esta naturaleza implica la creación de extensos negocios anexos y la necesidad de una serie de trabajos relacionados con el mismo.

En primer término la existencia del citado dique significa el paso por el puerto de Tarragona de buques de gran tonelaje. Estos buques, aprovechando su estancia para reparaciones o limpieza de fondos, pueden tomar carga para todos los países del mundo enriqueciéndose nuestro comercio con un poderoso medio de expansión, pues, gracias a estas facilidades, nuestras mercancías podrían ser introducidas en los más remotos mercados.

Es preciso tener en cuenta también que en estos astilleros deberán emplearse unos 1,500 operarios, forasteros en su mayoría, que calculando en cuatro los individuos de sus respectivas familias, dan un aumento de población de 6,000 personas, lo cual traería a su vez la necesidad de construir gran número de nuevos edificios para viviendas. Además, no es aventurado pensar que el Gobierno decidiera establecer una base naval en Tarragona, dada la excelente situación del puerto, puesto que en el Mediterráneo sólo cuenta con la de Cartagena, y entonces la importancia de Tarragona aumentaría considerablemente.

Por lo que toca a los nuevos astilleros, los trabajos hasta ahora realizados son los que se detallan a continuación:

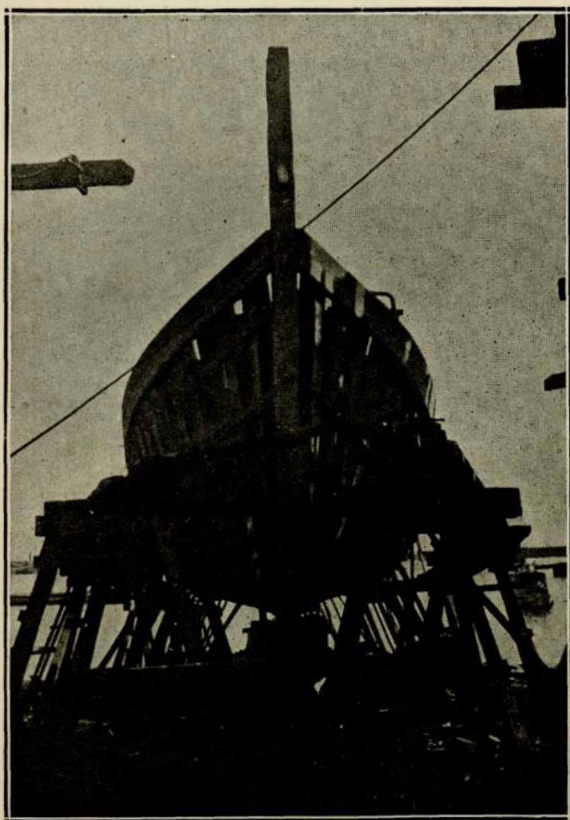
Dos gradas para construcción de buques, en las cuales se construyen actualmente, una pareja de buques gemelos, mixtos de hierro y madera, con motor auxiliar de 500 H. P. y de una capacidad de 1,750 toneladas de carga. Estos dos buques han sido admirados por cuantas personas han tenido ocasión de examinarlos, tanto por su esbeltez como por el acierto con que la Dirección ha llevado los trabajos.

En otra grada se construye un remolcador de 70 toneladas de desplazamiento, destinado al servicio particular de los nuevos astilleros.

Hay instalados además, talleres de calderería, maquinaria y forja, todos equipados con las más modernas y perfeccionadas máquinas. También funcionan los talleres de carpintería cuya sección de aserradoras mecánicas está provista de numerosas sierras cinta, adecuadas a las diversas necesidades de esta especialidad.

Toda la maquinaria de las diferentes secciones va movida por una bien combinada instalación eléctrica y debajo de las gradas hay un potente compresor que hace funcionar los diversos aparatos y útiles necesarios para la construcción de buques.

La Sociedad, sin contar los 42,400 m. que ha obtenido por concesión, tiene adquiridos, para la



Remolcador en construcción

edificación de talleres, otros 225,070 metros cuadrados.

El área de que pueden disponer estos astilleros es, por lo tanto, de 267,470 metros cuadrados, cifra que revela el enorme desarrollo que podrá adquirir la nueva Sociedad constructora.

La Dirección técnica de estos astilleros, está confiada al ilustrado teniente coronel de ingenieros navales D. Mateo Abelló Roset, tarraconense insigne, hombre de grandes conocimientos y experiencia que ha conquistado los más grandes triunfos como director técnico en la construcción de algunos de nuestros más modernos buques de guerra.

Su presencia en la dirección de los astilleros es la mejor garantía de éxito en esta patriótica empresa que ha de colocar nuestra industria naval al nivel de la del extranjero.

El proyecto para la construcción de seis buques guarda pesca, presentado recientemente al Gobierno, constituye una brillante prueba de su pericia, pues entre los presentados, fué el que mejor satisfizo las condiciones del concurso, sobresaliendo de los restantes en muchos conceptos.

La dirección de los trabajos de planimetría está encomendada al hábil y distinguido delineante, don Tomás Lorenzo Pardo, ex profesor del Ateneu obrer de Barcelona y la administración general al entendido contable D. Julio Cheue.

La Sociedad, más que del lucro, se ha preocupado del bienestar de sus obreros, convencida de que esto ha de contribuir poderosamente a la mejora de la producción por lo que toca a la calidad de mano de obra. Para estimular y preparar debidamente a los obreros, la Dirección de los Astilleros sin reparar en gastos ha montado, una perfecta Escuela Artesana en la cual se da una vasta instrucción y una educación esmerada a los obreros. Esta Escuela, que es una verdadera Escuela de Artes y Oficios, funciona bajo la dirección de don Tomás Lorenzo y del ingeniero industrial don Francisco Brell y constituye un activo centro de cultura, que organiza importantes actos y agradables excursiones a diferentes lugares de positivo interés, que ilustrando al obrero contribuyen poderosamente a estrechar los lazos entre los diversos elementos que trabajan en este centro industrial.

La Sociedad ha creado, además, un Consultorio Médico gratuito para los obreros y sus familias, dando una manifiesta prueba del amor que siente por la clase trabajadora.

Felicitemos calurosamente a los *Astilleros de Tarragona, S. A.*, por su grandioso proyecto y dándoles nuestro aplauso entusiasta hacemos votos para que la fortuna acompañe a los que tanto pueden contribuir al renacimiento de la imperial Tarragona

LA EXPANSIÓN MARÍTIMA COMERCIAL

A principios del corriente mes se celebró un convenio entre Sir John Ellerman y Mr. Alfred Holt, por el cual la «Ellerman Line» y la «Holt Line», juntas establecen un servicio mensual regular entre Hamburgo y Bremerhaven y el Extremo Oriente.

Las compañías alemanas «North German Lloyd» y «Amburg-Amerika Line», cuyo director es Mr. Holt, serán los agentes encargados de los asuntos de la nueva empresa en los dos puertos alemanes en los cuales harán escala todos los buques de la nueva compañía.

El «Lloyd Royal Belge», de Amberes, ha comprado al «Shipnig Board» de los Estados Unidos, diez vapores estandarizados de 3,000 toneladas cada uno, cuya entrega se efectuará en breve. Estos vapores fueron construídos en los Grandes Lagos, América, en el año 1917. Serán repartidos entre los servicios del Báltico y de Portugal que tiene establecidos el «Lloyd Royal Belge».

El Gobierno australiano ha decidido establecer un servicio regular entre Australia, Java y las islas del Pacífico, que motivará indudablemente una viva competencia con las compañías holandesas que se dedican a la explotación de aquellas rutas, especialmente, en lo que se refiere al tráfico del azúcar.

Noticias de Lisboa, aseguran que el Gobierno portugués, piensa restablecer el servicio regular de vapores entre Amberes y el Congo portugués, con trasbordo en Lisboa y Oporto. Este servicio fué suspendido con motivo de la guerra.

La «Società di Navigazione Italo-Americana», ha aumentado su capital, elevándolo de 170.000.000 de liras a 200.000.000.

Con el nombre de «Deutsche Levante Line G. m. C. H.», acaba de inscribirse en Hamburgo una compañía con responsabilidad limitada, que se encargará de los negocios de la que fué «German Levant Line», bajo la dirección de la «Hamburg América Line». El capital nominal de esta compañía es de 1.000.000 de marcos.

Un grupo de importantes navieros y financieros suecos, ha fundado una compañía con un capital de 8.000.000 de coronas con el propósito de establecer estaciones-depósitos de combustible líquido en diferentes puntos de las costas de Suecia.

El servicio mensual regular del «North German Lloyd», entre Hamburgo y Bremen y la isla de Cuba, empezará el 12 de abril con el vapor *Indianic*, chartered, perteneciente a la «Transatlantic Company» de Gothemburg.

La Compañía de Navegación general italiana, el día 24 de abril inaugura un servicio de pasajeros y mercancías entre Italia y el Canadá. El itinerario del viaje será Génova, Nápoles, Gibraltar, Quebec y Montreal. El primer buque afecto es el *Caserta* de 7.000 toneladas.

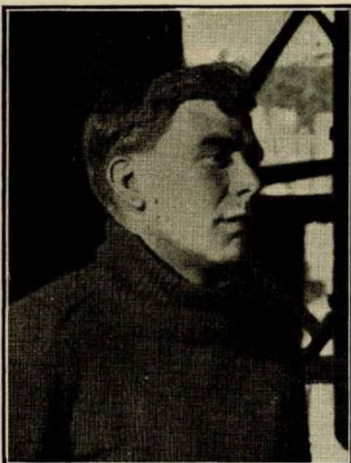
La «Société Navale de l'Ouest», de Francia, inaugurará pronto una nueva línea mensual hacia Siria y Mesina (Sicilia) con escala facultativa en Alejandría.

La «Société Maritime et Commerciale du Pacifique» ha creado una sucursal en Saigón, estableciendo allí una línea de cabotaje por los mares de la China.

Esta misma entidad establecerá otra sucursal en Porto Alegre (Brasil).

LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

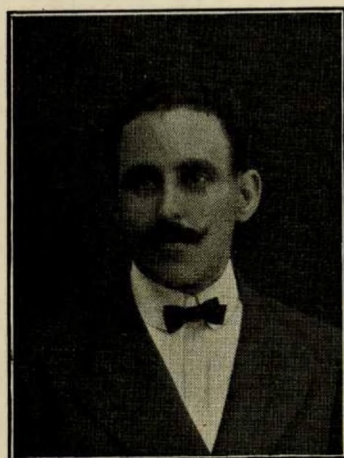
No hemos de hablar de las construcciones navales con un optimismo artificial, pues el anhelo de que nuestras costas vuelvan a construir buques como en tiempos pasados, no debe obscurecernos la realidad del momento, muy diferente de lo que constituyó nuestra tradición.



José Vieta, director de los «Astilleros de Blanes»

Cuando con motivo de la guerra se colocaron algunas quillas en astilleros improvisados, no existía otro propósito que realizar un magnífico negocio aprovechando la escasez de tonelaje. Este objetivo es muy humano y muy lógico, tanto más si se tiene en cuenta que eran modestos empresarios la mayoría de los constructores que lo alcanzaron. Pero todas estas actividades nacieron sin ninguna preparación y sin orientación técnica suficiente que pudiera ser base de un éxito seguro. Estas deficiencias, que presidieron el lanzamiento de unas cuantas quillas de veleros y a cuyo abrigo se construyeron tantos buques que hoy prestan servicio, pueden perdonarse dada la fiebre y la desorientación del momento que motivó tales construcciones.

En cambio, estos mismos defectos observados en los momentos actuales, constituyen para el constructor unos impedimentos tan absolutos para el éxito de su empresa, que no dudamos en afirmar que sólo el fracaso más definitivo coronará el esfuerzo del que trabaje en estas condiciones.



Miguel Cardona, director de los «Astilleros Cardona, S. A.»

Es necesario mirar las cosas serenamente, con ecuanimidad, teniendo noción exacta de lo que fueron ayer las luchas industriales y de lo que son en la actualidad. Lo más prudente que puede hacer el hombre que vacila, es asesorarse debidamente con personas técnicas, que si bien es cierto que no son muchas, entre nosotros tenemos las suficientes para poder orientar a todos los que no estén en condiciones de resistir la gran competencia mundial, no solo cuantitativa, sino también cualitativa.

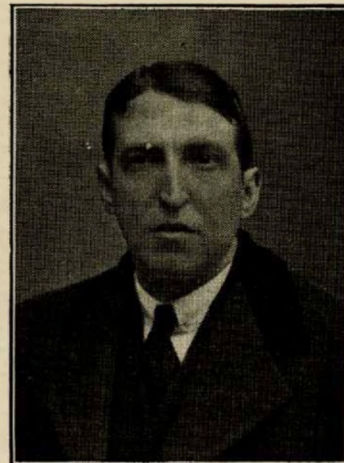
Cataluña ha perdido su tradición de constructora de

buques. Y precisamente cuando aparecen hombres anhelosos de renovar esta tradición, se opera uno de los momentos históricos más críticos que haya conocido la humanidad. A mayor peligro conviene mayor prudencia, que en este caso concreto quiere decir mayor preparación técnica. Si España contase con gobiernos que prestaran la debida atención a las cuestiones marítimas, no dudamos que la construcción naval en Cataluña obtendría el éxito que tenemos derecho a esperar. Pero el Estado no se preocupa de las necesidades del país en lo referente a la marina mercante, ni apenas tiene noción de ellas. En cambio, si el Gobierno tuviera un leve sentido de la realidad, poco le costaría fomentar el desarrollo de la construcción naval: bastaría aplicar con la intensidad necesaria la ley de primas a la construcción. Esto bastaría para defender a la construcción y a la navegación de cabotaje de las posibles competencias extranjeras.

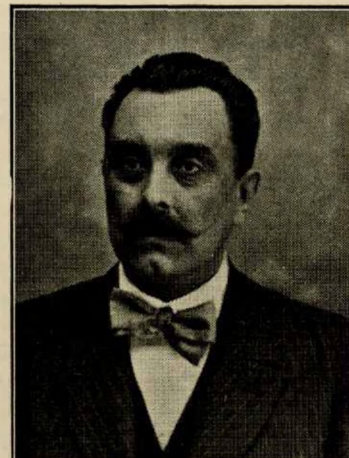
Pero esto, que es algo positivamente patriótico, no lo tenemos en España; nos falta un presupuesto en el cual se puedan consignar algunos millones con destino a las primas de construcción.

Pero la falta de esta disposición legal ¿significa que Cataluña, que toda la España marítima deba permanecer cruzada de brazos? De ninguna manera. Fijémonos en el ejemplo que nos dan los centros marítimos de Bilbao i Gijón, que están desarrollando una actividad constructora nunca vista. Pensemos que nos encontramos en un momento de transición, ya que de un período cuya característica ha sido un esplendor fugaz y un poco artificial, pasamos a otro muy crítico para la marina mercante.

Quizás en el instinto de los políticos, más que en sus conocimientos en materia naval, exista la idea de que hoy no es necesaria la ayuda oficial, puesto que el enorme margen que dejan los negocios, hacen posibles todos los perfeccio-



Joaquín Abelló, ingeniero director de los «Astilleros de Tarragona, S. A.»



Juan Capmany, ingeniero de las «Factorías de Malgrat»

namientos; pero no hay duda que el día que estos políticos, que habrán dejado de aprovechar un momento excepcionalmente favorable, único puede decirse, para la marina mercante española, se den cuenta de que los fabulosos beneficios de ahora van reduciéndose a sus justos, y quien sabe si menos que justos, límites, habrán de atender al clamor de los constructores españoles, haciendo por la industria naval española lo que por sagrado deber de patriotismo deberían hacer ahora.



Julio Torrecassana, ingeniero de las «Factorías de Malgrat»

Nuestros constructores, los que con muy loable intento han montado astilleros en las playas catalanas, deben salvar este difícil momento de transición con la misma arma, la única con que lo salvarían igualmente si la protección del Estado fuese efectiva; con la técnica, dejando de lado los viejos prejuicios y haciéndose cargo de que, siguiendo el ejemplo de los países poderosos, deben adoptar los únicos procedimientos posibles, que no son otros que la sujeción a las reglas y leyes de la construcción naval que son norma y garantía de éxito.

Vean nuestros constructores como las entidades clasificadoras aumentan su radio de acción desde la terminación de la guerra. Francia ha podido organizar hace ya algún tiempo un comité del Lloyd's Register y en España, en cambio, no tenemos más que delegaciones. Quiere esto decir que los elementos técnicos con que contamos son pocos y que, por otro lado, no hay margen de construcción

suficiente para justificar una representación genuina de la más notable entidad clasificadora de buques.

Demos por seguro que el día que este hecho ocurra, será señal de que habremos llegado a la mayoría de edad en esta materia y de que la construcción marítima de España no estará limitada a unas pocas empresas, sino que se extenderá por todo el litoral, contando con elementos numerosos y competentes.

Y no es solamente la clasificación, sino otras causas las que determinan una mayor perfección técnica en las construcciones. Tengamos presente las innovaciones introducidas últimamente, ninguna de las cuales ha sido adoptada en nuestro país, cuando en los otros ya han tomado carta de naturaleza. Los buques-cisternas y los que funcionan con combustible líquido o con motores modernos, plantean un programa de conocimientos a adquirir, absolutamente necesarios en la actualidad, pues nuestros armadores tienen derecho a exigir de los astilleros nacionales todos los adelantos que sin excepción se aplican en la construcción naval en los demás países.

Esta es la modesta, pero sincera, observación que hacemos a nuestros constructores, observación, consejo si se quiere, inspirada por el deseo que tenemos, tan ardiente como el de ellos mismos, de ver convertidas nuevamente nuestras playas catalanas en un hormiguero de empresas, que las despierten del secular letargo en que han estado sumidas.



Mateo Salvat, director de los «Astilleros Minguell, S. A.»

EL PERSONAL MARÍTIMO

Los obreros del puerto de Dunkerque

Como resultado de unas reuniones celebradas por una comisión mixta, los obreros del puerto de Dunkerque, han obtenido un aumento en el jornal, pasando este de 20 a 22 francos diarios. Los obreros reclamaban 25 francos y sus representantes en la comisión han hecho la reserva de que empezarán a ganarlos desde el 25 de abril.

Huelga parcial en Saint Nazaire

En los primeros días de marzo se declararon en huelga la mayor parte de los obreros del puerto de Saint Nazaire. Los obreros piden 25 francos diarios y no quieren entrar en negociaciones con la comisión mixta. De los 1,200 obreros que hay en el puerto solamente trabajan una cuarta parte.

Los sueldos de los capitanes de cabotaje franceses

La comisión superior de arbitraje, formada en virtud de diferencias existentes entre el Comité de Armadores y la Federación de Sindicatos de capita-

nes de cabotaje, no pudo tampoco llegar a un acuerdo respecto la fijación de los sueldos, y en vista de ello, el subsecretario de Estado, en calidad de subárbitro, fué invitado a dictar sentencia, decidiendo que los sueldos de los capitanes de cabotaje embarcados en los veleros, se fijan desde primeros de enero de 1920 en 800 francos para el capitán; 650 francos para el segundo y 500 francos para el oficial en los veleros superiores a 800 toneladas de peso muerto; 650, 500 y 400 francos respectivamente en los buques de 500 a 800 toneladas; de 525 y 400 francos para el capitán y el segundo en los buques de 200 a 500 toneladas y de 450 francos para el capitán en los buques inferiores a 200 toneladas.

La huelga de los obreros de los puertos holandeses

En todos los puertos holandeses sigue la huelga de los obreros planteada hace un mes y de la que todavía no se prevé el final. El Gobierno francés envió a Rotterdam el aviso *Aillette*, al objeto de cargar y descargar los buques franceses que hacía más de quince días estaban inmovilizados.

INDUSTRIAS NACIONALES

LOS MOTORES MARINOS "REX"

Una de las industrias que mayor desarrollo han adquirido en todo el mundo, durante la pasada guerra, ha sido la de construcción de motores marinos de combustión interna; como en muchos otros ramos de actividad, Norte América se puso a la cabeza en cuanto a volumen de producción, alcanzando el promedio fantástico de 650 motores marinos producido diariamente durante el finido año 1919.

El natural recelo con que se miraba a los motores marinos, en nuestros centros de armadores ha ido desapareciendo por ser hoy injusto: son ya legión las marcas de las que se recogen elogios, y prueba de ello es la actitud muy a menudo tomada por las tripulaciones de nuestros veleros de cabotaje, ante la negativa de los armadores en equiparlos con propulsión auxiliar. El mal estriba en los muchos disgustos y desengaños habidos, habiendo la práctica demostrado el fracaso de la adaptación de los motores ligeros o tipo automóvil al rudo trabajo de mar: no se discute ya la necesidad de motores robustos y sencillos, de la más esmerada construcción y de un régimen relativamente lento, aunque ello signifique un sacrificio en el importe de su compra.

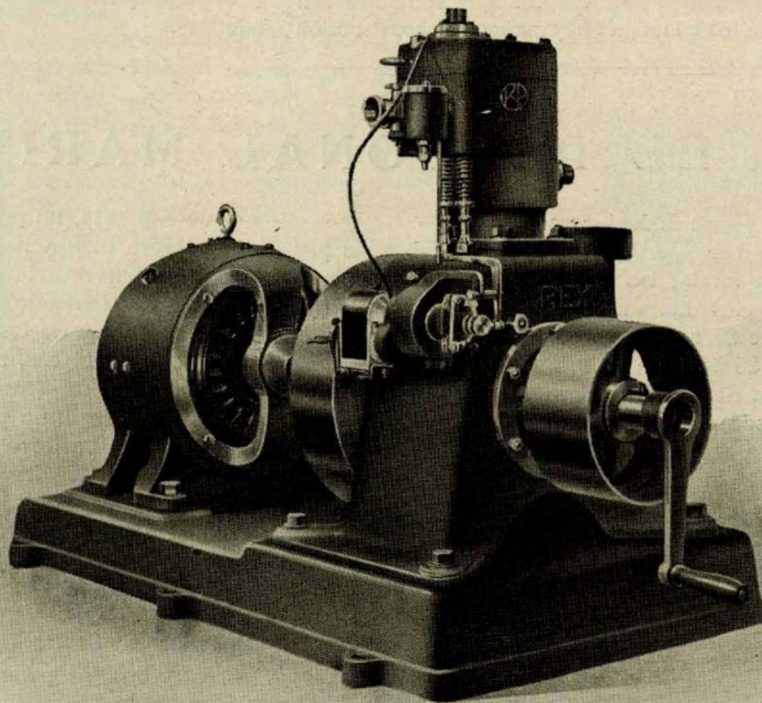
Hace ya algunos años, los conocidos industriales de esta plaza, Sres. Vallet, Fiol y C.^a, previeron este desarrollo y a pesar de su familiaridad con el automovilismo decidieron el estudio de motores verdaderamente marinos: así nacieron los «Rex» 4 HP. y 6 HP. monocilíndricos y al poco tiempo con dos cilindros de 12 HP.; fueron muy numerosos los ejemplares que se construyeron de estos tipos de ensayo, lo que confirmó plenamente la predisposición del mercado en absorberlos.

A la rudeza de estos tipos, fué substituyendo metódicamente la firmeza y personalidad de ideas

de un proyectista: los detalles interesantes aparecían continuamente y los tipos que posteriormente se fueron desarrollando marcaron con precisas líneas un nuevo motor marino—no de una simple marca más en el mercado;—fué ésto al tomar los citados talleres bajo su dirección el ingeniero industrial don W. P. Ricart. Al seguir por este rumbo se hizo apremiante el aumento de producción, la necesidad de una marcha autónoma para el mayor éxito de estos estudios e investigaciones, y entre los directores de aquella casa se tuvo la idea de crear una Sociedad independiente económicamente, de industriales sólo; efectivamente, en 1.º octubre 1919 empezó a actuar, haciéndose cargo de los grandes talleres de las calles de Borrell y Rosellón, la S. A. de los Motores Ricart & Pérez. Nosotros hemos visitado ya algunas veces esta casa, y últimamente tuvimos la satisfacción de ser recibidos por su director gerente y antiguo ingeniero, pudiendo apreciar con detalle el gran trabajo hecho y el más grande aun en preparación; nuestra delicadeza nos obliga a callarnos, con pena, este último, pero describiremos las series en fabricación para entregar durante el presente año



W. P. Ricart
director de los talleres Motores «Rex»



El grupo electrógeno de 6 Kw.

Todos los tipos son del ciclo a 4 tiempos y régimen lento para trabajo pesado, variando su número de cilindros, siempre pares, de dos a ocho; estos motores, hasta 180 HP. efectivos son realmente del tipo más económico para los servicios de mar: consumen menos de 250 gramos por HP. y hora, cifra hasta ahora desconocida en motores similares, y pueden consumir benzoles, petróleo o kerosina y destilados de hulla hasta una densidad de 0'9; esta ventaja importantísima se une a no necesitar lámparas para calentar el motor antes del arranque, ni instalaciones de aire comprimido a elevadas presiones; son sencillos en toda la extensión de la palabra.

Tuvimos ocasión de examinar complicadas piezas, fundidas, que darian envidia a muchas casas extranjeras: el hierro procede de hornos eléctricos o al crisol y se examina y prueba cuidadosamente antes de su empleo; todas las piezas de acero—acero al cromo-níquel y acero al tungsteno en las partes delicadas—se someten a los tratamientos térmicos convenientes, y las piezas en contacto con el agua, son todas de bronce al manganeso de la mejor calidad.

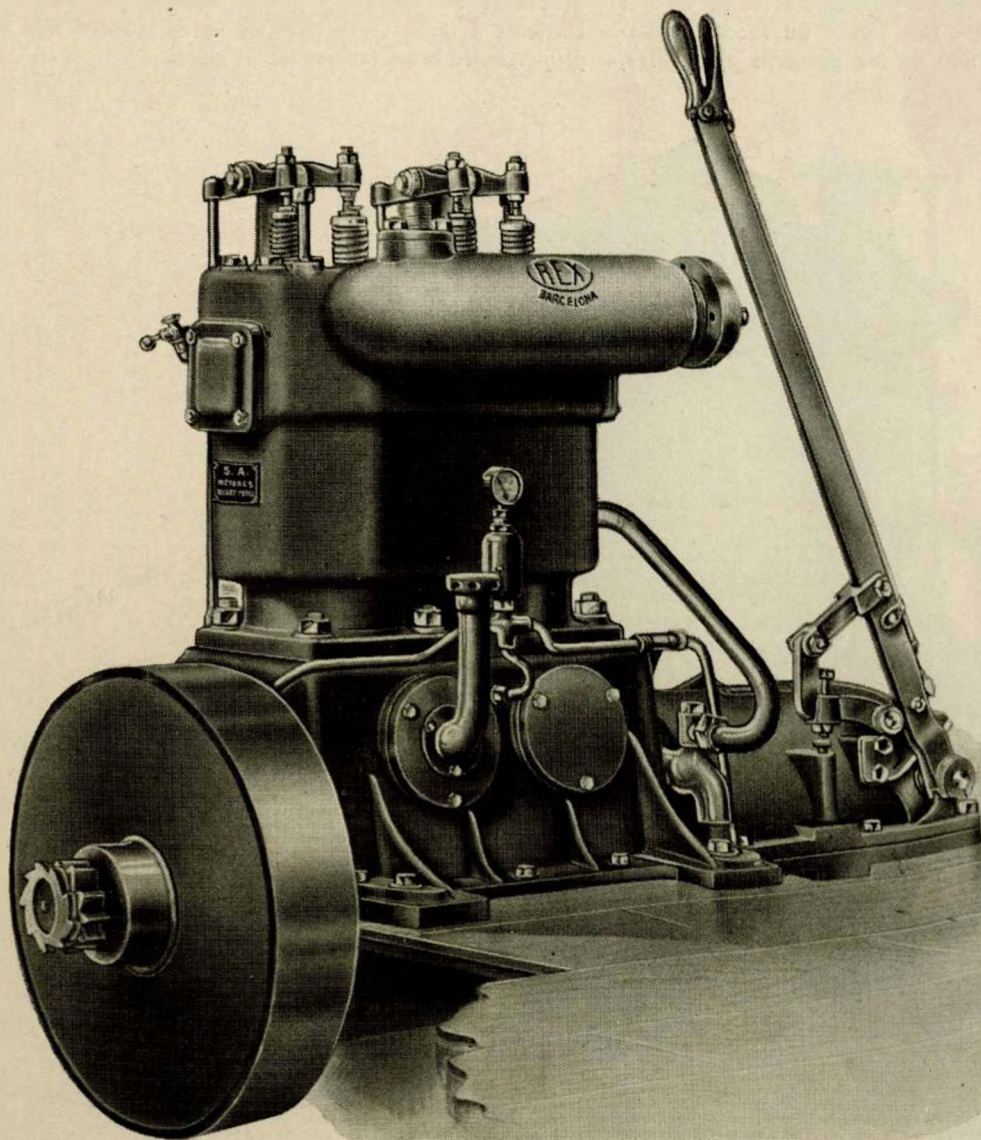
La parte mecánica del motor es también fruto de los últimos estudios: las válvulas van colocadas en la culata,

accionadas con balancines; el rendimiento es así mucho mayor. Los cigüeñales, extraordinariamente robustos, están equilibrados estática y dinámicamente y ruedan sobre amplísimos cojinetes de bronce fosforoso rellenos de metal de antifricción; los cojinetes de biela son también de fuertes dimensiones y fácilmente ajustables; además, se ha hecho uso de cojinetes a bolas en todas partes donde ha sido posible su uso.

El engrase es forzado mediante una bomba muy accesible que envía el aceite a presiones que oscilan según la carga además de poderse regular, y que alcanzan hasta 2 Kgs. por centímetro. Este chorro continuo de aceite, permite el continuo trabajo de la máquina, y enfría los cojinetes hasta el extremo de no notarse aumento sensible de temperatura después de 10 ó 12 horas de trabajo. Todo el aceite usado, se recoge en unos filtros convenientemente dispuestos y luego se enfría, empleándose para ello en los tipos mayores un verdadero radiador de agua fría, resultado de esto es la economía de lubricante, puesto que no se desperdicia ni la más pequeña partida.

Otro punto interesante es el inversor de marcha, y en él fijamos intencionadamente nuestra atención porque ha sido el caballo de batalla de los más conocidos constructores.

Ricart y Pérez usa el tipo de doble cono metálico, con la marcha adelante en toma directa y la marcha atrás mediante un eje intermedio sin balador, siendo el desplazamiento del cono el que da sucesivamente la marcha adelante, punto muerto y marcha atrás; las proporciones de los inversores son de medida poco corriente y fácilmente nos explicamos el éxito de una prueba a que fueron sometidos a nuestra presencia: 50 inversiones seguidas, de toda fuerza adelante a toda fuerza atrás en cinco minutos, y los tambores del cambio estaban completamente fríos; indudablemente que éste es uno de los éxitos de estas máquinas donde el material está muy lejos de trabajar a su límite, teniendo pues un gran coeficiente de seguridad.



El motor 14-20 HP.

Todo el ejemplar de esta revista podríamos llenar describiendo detalles interesantes, soluciones para facilitar la accesibilidad, etc. pero dada la imposibilidad haremos constar la consoladora impresión que de nuestra visita sacamos; para que nuestros lectores interesados en estos asuntos puedan formarse cargo de la importancia de esta industria, incluimos en forma de cuadro las características más salientes de los motores marinos que Ricart & Pérez construyen en serie:

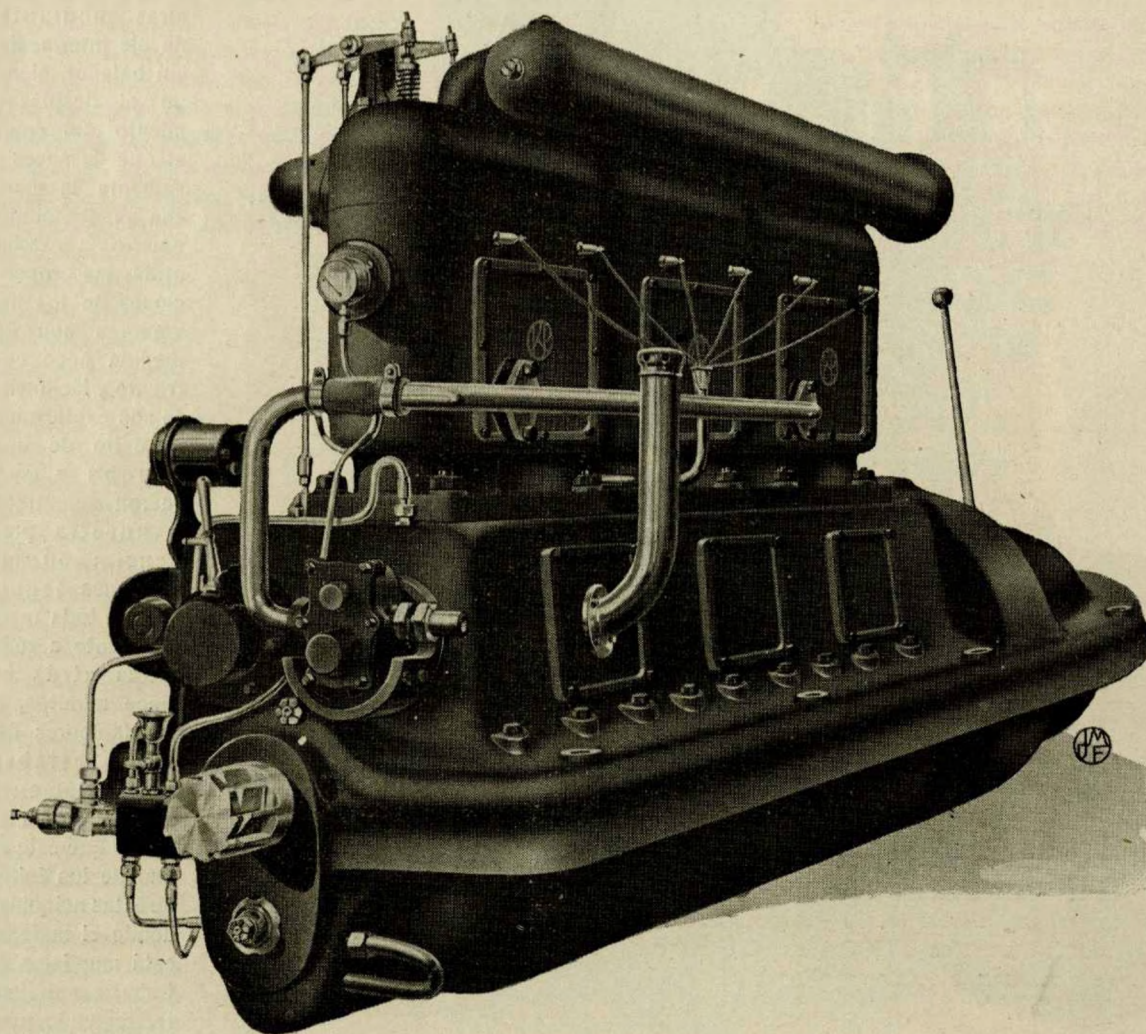
Fuerza en HP.	9-13	14-20	20-28	40-50	70-90	105-130	140-180
N.º de cilindros	4	2	2	4	4	6	8
Diámetro en m/m.	68	140	135	135	150	150	150
Cursa en m/m.	120	150	170	170	240	240	240
Revoluciones p. m.	790	590	590	590	590	590	590
Peso en Kgs.	230	400	620	1120	1600	2100	2700

Reproducimos una fotografía del 14-20 HP., donde puede notarse la construcción robusta y accesible de este motor muy notable; este tipo posee un record probablemente no igualado: uno de los primeros ejemplares,

vendido a un pescador de Bilbao, fué instalado en una trainera de 33 pies, alcanzando normalmente una marcha de 12 millas por hora, llegando en algunas medidas a marcar las 13,5.

Otra fotografía es del 105-130 HP.; el aspecto de este motor nos dispensa de comentarlo, dada la acertada disposición de sus órganos y armonía de líneas. Finalmente, reproducimos la fotografía de un grupo electrógeno de 6 KW.; estos grupos, que se construyen en serie, desde 1 KW. hasta 40 KW., tienen cada día mayor aplicación a bordo y son muchos los veleros de nuestro país que valiéndose de ellos, electrifican todas sus operaciones de maniobra; su construcción es del mismo orden que los tipos marinos. Pueden acoplarse al mismo tiempo con una bomba de achique y en este caso, los grupos motor-dinamo-bomba son de utilidad grande en todas las embarcaciones de alguna importancia. Actualmente se suministran varios ejemplares de estos motores a los ministerios de la Guerra y Marina, y por si esto no bastara, estos motores españoles se exportan a las cinco partes del mundo, habiendo logrado en algunas naciones como Portugal vencer la competencia extranjera a pesar de la desventaja del cambio monetario.

Creo que podemos felicitarnos todos del arraigo de industrias semejantes y en lo sucesivo tendremos al corriente a nuestros lectores de las novedades que nos proporcionen estos talleres de Barcelona.



El motor 105-130 HP.

LOS MOTORES "SAN MARTÍN"

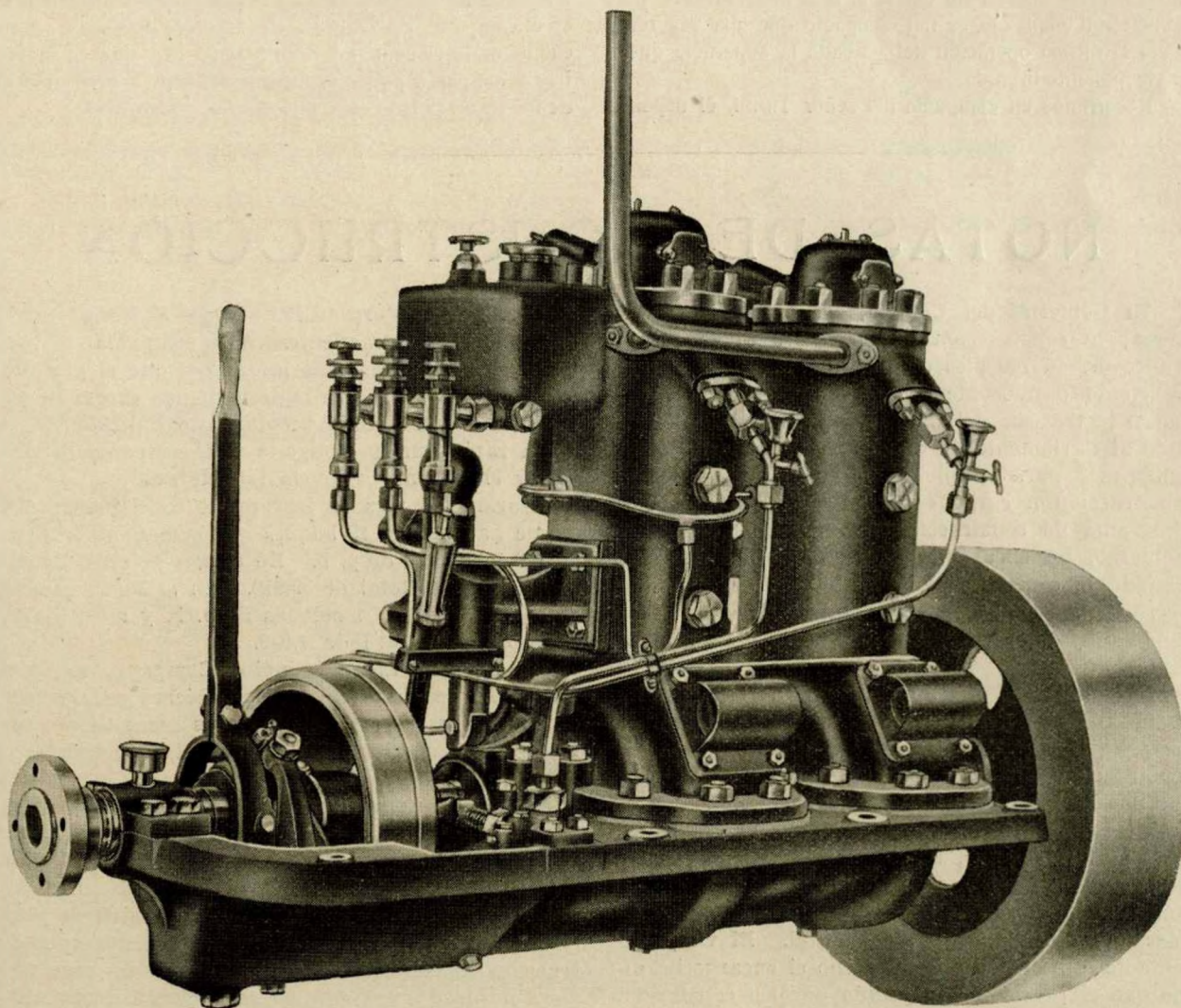
Para dar una idea exacta a nuestros lectores de esta importante marca de motores, visitamos hace unos cuantos días la magnífica fábrica donde se construyen, cuyo director, señor Turull, con su amabilidad característica nos dió toda clase de detalles, los cuales nos complacemos en publicar en LA MARINA MERCANTE.

La sociedad anónima «Aceros San Martín», hace ya mucho tiempo que viene dedicándose a la explotación de la fundición de acero moldeado como también a la forja y estampado del mismo. A principios del año pasado, montó además la fábrica que nos ocupa, encargando la dirección de la misma al reputado técnico motorista señor Turull, bajo cuyas indicaciones se construyó un edificio de cemento armado, de más de 2,000 metros cuadrados de superficie, según los procedimientos más modernos ideados hasta ahora.

Dicho edificio se dotó de más de 80 máquinas especiales para la construcción de motores semi-Diesel, que siendo

todas ellas de los tipos más modernos y de las mejores marcas del mundo, dado el acierto con que han sido emplazadas, forman un bello conjunto, que sorprende agradablemente al visitante. Pero este efecto aumenta y gana en interés cuando el visitante fija su atención en el conjunto de cada sección y recorre detalladamente cada una de sus dependencias. La sabia distribución de las máquinas sugiere inmediatamente la idea de un rendimiento máximo y da la sensación de algo nuevo y perfecto hasta ahora desconocido entre nosotros. El visitante, reconoce, con noble satisfacción, que con la fábrica de motores «San Martín» ha sido implantado definitivamente en nuestro país algo de aquella poderosa vida industrial de otros países y de la cual solo tenemos una idea vaga y confusa.

Las herramientas son todas construidas según el moderno sistema intercambial. La casa tiene montados en su laboratorio de prueba de motores, un motor de 100 HP. a cuatro cilindros, destinado al conocido armador y cons-



Motor «San Martín», tipo 10 a 75 HP.

tractor don Carlos Mallol. Actualmente se está procediendo a la *mise au point*, de este motor. Además, hay otro de 40 HP. y otros de diferentes potencias también montados.

El señor Turull, para que apreciáramos su perfecto funcionamiento, tuvo la amabilidad de poner en marcha un motor de 10 HP. destinado a la «Barcelonesa de Navegación», que se halla instalado en el mismo departamento. Dicho motor tiene un funcionamiento tan regular y silencioso, una arrancada tan precisa que no creemos aventurado afirmar que ni los más exigentes en estas materias podrían formular objeción alguna.

En las salas de construcción, el visitante tiene ocasión de ver más de 70 motores en construcción, cuya potencia varía entre 5 y 200 caballos. Los cigüeñales, cilindros, pistones, bieles y las demás piezas capitales son ejemplares modelos tanto por su acabado perfecto como por la superior calidad del material empleado. Se nos mostró un cilindro destinado a un motor de 200 HP. completamente acabado y tuvimos ocasión de cerciorarnos personalmente de que en su superficie interior no existe el más insignificante poro el material empleado es tan compacto que una vez realizada la última operación del acabado la superficie queda perfectamente bruñida.

Recorrimos en compañía del señor Turull, el departamento

de máquinas especiales y accesorios de construcción, dándonos minuciosos detalles sobre las máquinas destinadas a la elaboración de los mecanismos más sensibles. Admira la matemática precisión con que son construidas todas las piezas, que resisten la comprobación más rigurosa en cuanto a medidas y peso, como los cigüeñales por ejemplo, que son una verdadera maravilla de ajuste en todas sus partes.

Nuestra interesante visita acabó con una ojeada a la sección de fundición, donde entre otras piezas de difícil fundición hay una serie de áncoras «Hall» de inmejorable calidad, como pudimos comprobar, viéndolas caer desde una altura de tres metros sobre un maciso de hierro, sin que se notara en ellas el menor desperfecto. También tuvimos ocasión de ver en el mismo departamento, algunos codastes y otras piezas propias para la construcción de buques.

La visita nos dejó altamente complacidos, tanto por la amabilidad con que fuimos recibidos como por la halagadora impresión que nos llevamos al adquirir la certeza de que en el ramo de construcción de máquinas auxiliares para buques hemos entrado finalmente en el campo de las realizaciones técnicas perfectas. Marcas de motores como los «San Martín» acreditan la industria de un país y ponen en lugar preminente la personalidad de los técnicos bajo cuya dirección se construyen.



Pompeyo Turull, director de la fábrica
«Motores San Martín»

NOTAS DE CONSTRUCCIÓN

El Gobierno del Canadá, ha decidido subvencionar la construcción de un nuevo dique seco a Vancouver, de 700 pies de longitud y con capacidad suficiente para contener los mayores buques que hacen la travesía del Canadá a Oriente. Se ha pedido al Parlamento de Canadá, un crédito de 20,000 millones \$ para completar los buques que están en construcción a cargo del Gobierno. Desde que el programa de construcción naval fué aprobado, el Gobierno, ha encargado a diferentes astilleros del Canadá la construcción de 60 buques de carga, de acero, de los cuales han sido entregados ya 22, faltando muy poco tiempo para que lo sean los restantes.

Desde el 31 de diciembre de 1919, el Gobierno ha gastado 40.328,220 \$ en construcción naval; pero para completar los buques que entran en el programa de construcción necesita disponer de los 20.000,000 \$ a que nos hemos referido al principio de esta nota.

Una revista de New York, dice que la «Eagles Oil Transport Company», ha encargado cuatro vapores tanks de 8,400 toneladas a la casa Standard Shipbuilding Company. Estos vapores tendrán 427 pies de eslora, 54 de manga y 24 de puntal. El vicepresidente de la sociedad que ha hecho el encargo ha dicho que el precio medio pedido por los constructores ingleses fué de 40 a 45 libras por tonelada de p. m. mientras que el pedido por los constructores

norteamericanos era de 196 \$ o sea 58 libras, calculadas al cambio corriente. A la compañía, no obstante, le interesaba más la rapidez que el precio y como que los astilleros ingleses tienen exceso de pedidos, no han podido aceptar este contrato. Esta es la razón que ha obligado a la compañía de suscribir el contrato a precio tan elevado.

Durante el mes de febrero los constructores del Clyde han botado 15 buques que suman un total de 32,729 toneladas de p. b. En el mes de enero lanzaron 10 con un total de 39,910. En el Forth se botó un buque de 4,650 toneladas de p. b. y en el North East Coast, cuatro de 1,086.

El Svenska Lloyd Shipping Company, de Estocolmo, ha pedido permiso a su Gobierno para vender cinco vapores al extranjero, cuyos nombres y tonelaje son los siguientes: *Fragaria* (1,447 toneladas); *Tilia* (1,330); *Munin* (451); *Avena* (465) y *Donald* (1,545). Esta Compañía tiene proyectado un programa de construcción que comprende veinte y cinco vapores con un total de 94,000 toneladas. Existe la creencia de que el Gobierno autorizará las mencionadas ventas. Un vapor de una capacidad de peso muerto de unas 5,000 toneladas, actualmente en construcción en Newcastle, a nombre de una casa naviera noruega, cuya entrega se efectuará dentro este mes, ha sido adquirido por compradores noruegos por 235,000 libras.

UN NUEVO PUERTO EN LA COSTA CATALANA

En la actualidad son cuatro los puertos en servicio establecidos a lo largo de la costa catalana: los de Barcelona, Tarragona, Palamós y San Feliu de Guíxols; y tres los proyectados: Mataró, Arenys de Mar y Villanueva y Geltrú.

En nuestro país es muy difícil lograr que esta clase de trabajos se lleven a término con la rapidez apetecible generalmente por falta de recursos, pues el Estado señala consignaciones insuficientes, las cuales muchas veces no alcanzan para el entretenimiento de las obras durante el tiempo que media entre una y otra de aquellas.

Víctima de esta parsimonia, también el puerto de Villanueva se desarrolla con lentitud, verdaderamente lamentable por la doble significación que le compete a pesar de su clasificación de secundario. Además de su carácter comercial (toda vez que el vino y otros productos agrícolas e industriales que para la exportación produce la comarca, podrían ser embarcados en sus muelles) tendría el de puerto de refugio para las embarcaciones que en días de temporal se vieran imposibilitadas de arribar a los de Barcelona o Tarragona.

Igual carácter que el de Villanueva y Geltrú tendrían los de Mataró y Arenys de Mar; pero no cabe esperar que se empiece su construcción, de no ocurrir un cambio radical en el sentido de que el Estado acometa decididamente la construcción del plan de obras públicas necesarias para el desarrollo de la riqueza nacional.

En el adjunto plano puede apreciarse la configuración futura del puerto de Villanueva. A pesar

de su poca profundidad, los seis metros de sondaje que tendrá el muelle adosado a la escollera permitirán la entrada y atraque al mismo de vapores de regular tonelaje.

Dirige los trabajos el ingeniero de la Jefatura de Obras públicas de la provincia, señor Ortega.

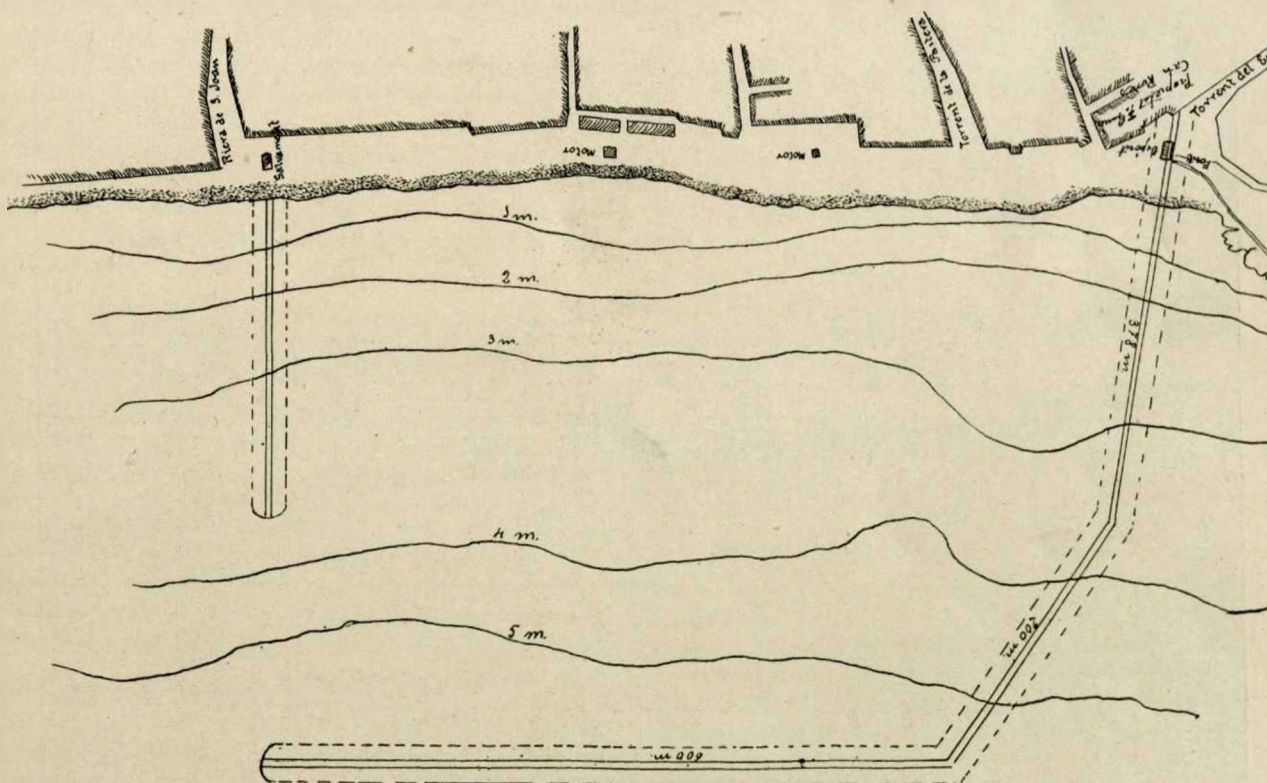
La construcción del puerto de Villanueva y Geltrú resultará relativamente económica por la proximidad de la cantera, que es abundantísima y produce un material excelente.

Con el arranque de la piedra, quedará la cantera automáticamente convertida en paseo marítimo, el cual, una vez urbanizado, por su emplazamiento a continuación de la playa, será un nuevo ornamento de la hermosa villa, tan importante por sus industrias como por sus productos agrícolas.

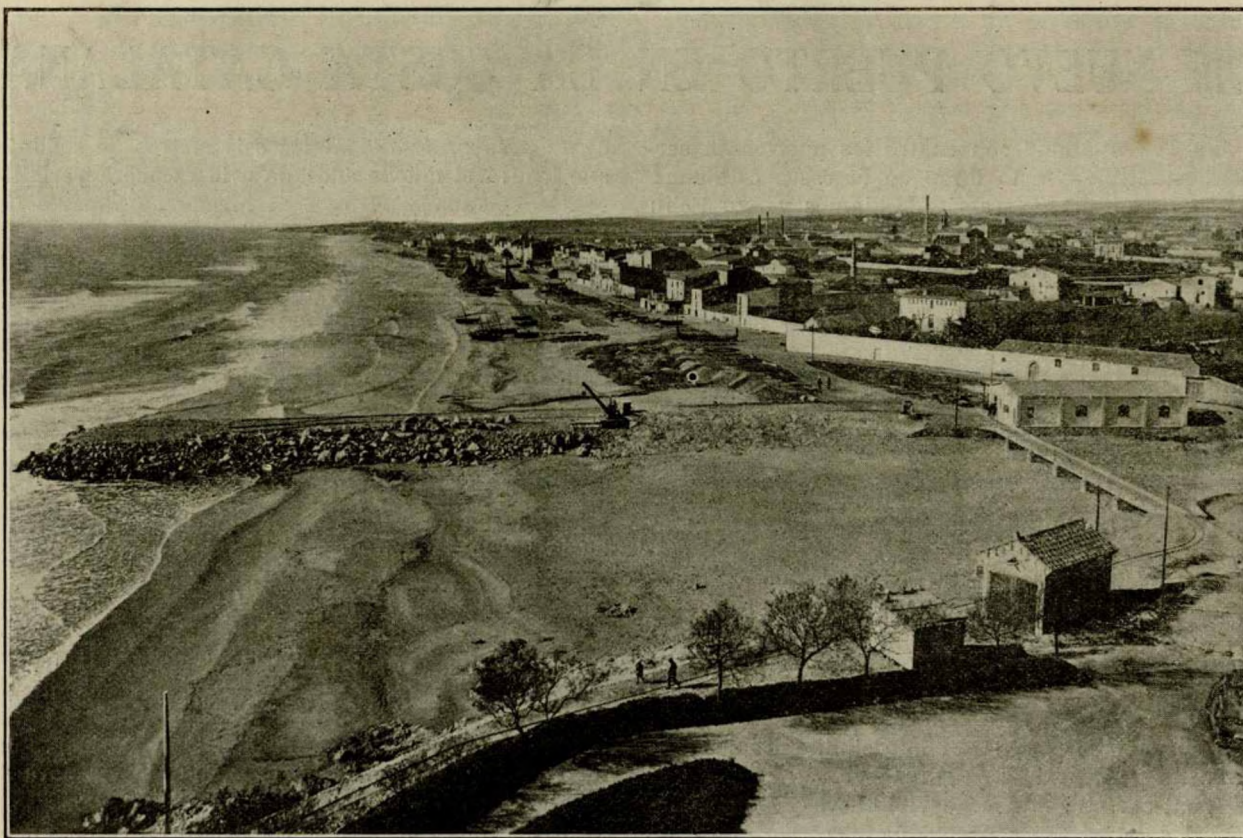
La construcción del espigón se empezó con el emplazamiento de un gran bloque de piedra y cal hidráulica en un boquete abierto al efecto. Con posterioridad se invirtió una parte considerable de la cantidad consignada en la construcción de un largo puente que pone en comunicación las dos riberas de torrente y sobre el cual quedó tendida la vía para el transporte de las vagonetas.

A sus inmediaciones se construyó un edificio destinado a oficinas y almacén de herramientas.

Después del primer bloque y a continuación de él fueron emplazados otros cuatro de idénticas proporciones, y hasta el presente van colocadas unas 30,000 toneladas de piedra, consiguiéndose unos 80 metros lineales de macizo, que agregados a los 50 del terraplén suman unos 130 metros de los 378 que de-



Plano del puerto de Villanueva y Geltrú. (No es oficial)

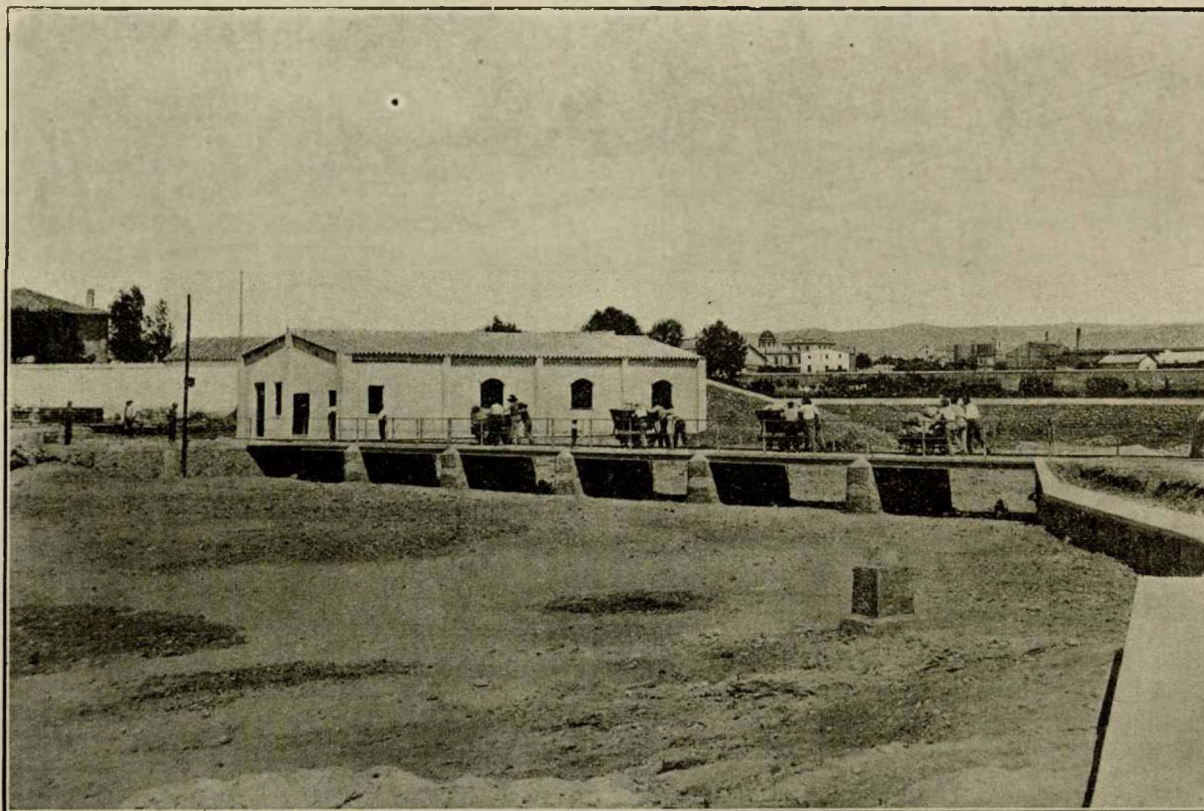


Vista de la playa de Villanueva y estado actual de las obras del espigón de Levante

berá tener la primera alineación para la cual hay consignadas 500,000 pesetas.

Estas obras se han llevado a cabo en el término

de un año a pesar de emplearse en las mismas un número muy reducido de obreros, 30 solamente en la actualidad.



El puente sobre el torrente del *Estany*, almacén y edificio para oficinas

LEGISLACIÓN ADUANERA

Aviación. — Reglamentación de la entrada y permanencia en España de aeronaves :

Mientras no se ponga en vigor el Reglamento internacional en estudio, por R. O. de 13 de diciembre de 1919 (*Gaceta* del 8 de enero del presente año), se habilitan los aeródromos o campos de aterrizaje inmediatos a Barcelona, San Sebastián y Sevilla, para que todos los aviones extranjeros que quieran volar sobre territorio español, hagan su primer descenso, para su reconocimiento y pago o prestación de garantía, para responder de los derechos arancelarios, quedando sometidos a todo aquello que prescriben las ordenanzas de Aduanas respecto la admisión temporal de los artículos autorizados por el caso 12 de la disposición tercera del Arancel vigente. Y regula el procedimiento a seguir para dicho reconocimiento y pago o prestación de garantías, para poder volar libremente.

Llamamos la atención de los particulares y entidades, dueños o explotadores de los campos de aterrizaje; de las compañías que establezcan servicios de aviación; de los pilotos y de los propietarios de aviones, o de aquellos que quieran adquirirlos, sobre esta disposición a fin de que no incurran en multas y no se encuentren con inconvenientes siempre desagradables.

Exportación de pieles, curtidos y calzado

Por R. O. de 5 de enero del corriente año (*Gaceta* del 8), se exime del gravamen que pesaba sobre la exportación de pieles de ganado lanar y de cabra sin curtir, curtidas y calzado, que habían sido contratados con destino al extranjero antes del 20 de agosto último y que se consignan en las relaciones remitidas al ministerio de Abastecimientos por el Comité de pieles, curtidos y calzado, habiendo de avisar los interesados a las Aduanas por las cuales hayan de realizar las exportaciones, que devengarán el canon establecido por el número 11 de la real orden de 8 de noviembre último.

Prohibición y autorizaciones de exportación

Es importante la R. O. de 5 de enero (*Gaceta* del 8), del ministerio de Abastecimientos, porque recoge la legislación dispersa de esta materia de exportaciones, formando una recopilación, con miras a las nuevas circunstancias creadas por la terminación de la guerra, de los artículos respecto de los cuales se mantiene y se considera prohibida la exportación; de los que se autoriza la exportación con carácter general, libremente o con gravamen, y de los que para realizarla requieren un permiso especial.

Admisiones temporales

Por RR. OO. de 2 de marzo (*Gaceta* del 11), se concede la admisión temporal de los efectos que con destino a la Feria Muestrario Internacional de Barcelona, ha de celebrarse en esta ciudad, del 15 al 30 de mayo próximo y a la Exposición de Mues-

tras de Algeciras, que se celebrará dentro del corriente año, se presenten al despacho en las Aduanas de Irún, Port-Bou, Barcelona y Algeciras.

Exportación de aceites de oliva

Por R. O. del 10 de marzo (*Gaceta* del 11) se prorroga hasta el 31 del mismo mes el término para utilizar los permisos otorgados de exportación de aceite en barriles y hasta el 15 de mayo próximo los de exportación de aceite en latas con marcas españolas.

Embarques con destino al extranjero

Por R. O. de 2 de marzo (*Gaceta* del 11), se autoriza el libre embarque de los artículos de exportación prohibida, gravada, limitada o condicionada con destino a Tánger o a su zona, mediante el cumplimiento de varias formalidades que indica.

Envío de conservas de pescado al Canadá

La sección de comercio del ministerio de Estado publica (*Gaceta* del 20 de marzo), un anuncio poniendo en conocimiento que el Gobierno del Canadá ha dispuesto que desde el primero de abril próximo, las Aduanas de aquel país no despacharán la documentación de entrada de ninguna partida de conservas de pescado o mariscos contenidas en latas o en envases de cualquiera otra clase herméticamente cerrado sin ir acompañadas de un certificado del expeditor, extendido conforme al modelo que se publica.

VENTAS DE BUQUES

Estados Unidos

El vapor *Glorieta* de 2,740 toneladas de p. b. y unas 3,700 de p. m. construido en 1919 por el Shipping Board ha sido vendido a New York a razón de 200 \$ la tonelada de p. m., descontando el 7 y medio por ciento en concepto de depreciación.

Los vapores *Apeles* antes *Elsass*, de 8,398 toneladas de p. b. y 11,220 de p. m. y *Montillero* antes *O. J. D. Ahlers* de 7,582 toneladas de p. b. y 11,365 de p. m. construidos respectivamente, los ha vendido el Shipping Board, formando un solo lote por unos 5.000,000 \$.

El Shipping Board también ha vendido los siguientes vapores de construcción alemana:

Pequot antes *Ockenfels*, de 5,621 toneladas de p. b., construido en 1910 a razón de 160 \$ la tonelada de p. m. o sea 1.335,000 \$.

America antes *Mohawk*, de 2,405 toneladas de p. b. y 4,000 de p. m. construido en 1893.

Mohaning de 2,341 toneladas de p. b. y 4,000 de peso muerto, construido en 1892. Este vapor y el anterior, han sido pagados al precio de 280,000 \$ cada uno.

Suwance, antes *Mark*, de 8,428 toneladas de peso bruto, 5,313 p. n. y unas 14,250 de p. m. construido en 1913, por 1.912,500 \$.

Inglaterra

El vapor *Queen Alexandre*, antes *Elfland*, de 4,211 toneladas de p. b., 2,670 de p. n. y unas 7,530 de p. m., construido en 1918, ha sido vendido a una casa de Cardiff por 218,500 libras. Este mismo vapor, en mayo último, fué cedido a razón de 20 libras la tonelada de p. m.

El vapor ex alemán, apreso, *Hursgate* antes *Altair*, de 3,220 toneladas de p. b., 1,978 de p. n. y unas 5,934 de p. m. construido en Alemania en 1911, se ha vendido a unos compradores noruegos por 172,000 libras aproximadamente.

El vapor *Waltham*, construido en 1906, de 3,636 toneladas de p. b., ha sido vendido a una casa de Cardiff, por 175,000 libras o sea a razón de 28 libras 8 s. la tonelada de peso muerto de 6,160 toneladas.

MISCELÁNEA**FRANCIA****La navegación por el Danubio**

Se está formando una sociedad anónima que llevará el nombre de *Société de Navigation Danubienne*, y que patrocinan las compañías «Fraissinet» y «Messageries Maritimes».

El objeto de esta sociedad comprende todas las empresas de navegación de posible realización del Danubio, por medio de una flota de remolcadores y chalanas que pondrán en comunicación los países danubianos con los puertos del Mar Negro visitados por aquellas compañías.

El aumento de la flota

La «Société Maritime et Commerciale du Pacifique» ha cedido a la «Compagnie de Navigation Franco-Chinoise», cinco buques que se construyen en los astilleros de Tsin-Hô. Estos buques són de un tonelaje de 12,500 en conjunto. A pesar de esta cesión, la flota de la entidad vendedora pronto pasará de las 40,000 toneladas.

En los Astilleros «Napier and Milner», de Glasgow, ha sido botado el paquebot *Carbet* por cuenta de la «Compagnie Générale Transatlantique». Es de seis mil toneladas de peso muerto.

En Rochefort ha sido botada una lancha de 1,000 toneladas, primera de la serie de hormigón armado mandadas construir por el subsecretario de la Marina Mercante.

La jornada de ocho horas a bordo de los buques

El día 11 del corriente empezó la aplicación del reglamento de la jornada de ocho horas a bordo de los buques.

Los armadores reclamaron un acuerdo internacional antes de que fuese aplicada la ley y, no habiéndolo conseguido, a fin de que no queden en situación perjudicial con otros países, buscan del Estado otras compensaciones.

En Francia no se tiene en cuenta que antes que ellos en España ya tenía aplicación la jornada de ocho horas.

La venta de buques en el extranjero

El Gobierno prorroga por un año la ley prohibiendo la venta de buques franceses en el extranjero.

El uso del aceite combustible

La «Société Navale de l'Ouest», ha decidido que 22 unidades de su flota, que comprende actualmente 31 buques, sean provistos de calderas para el uso de aceite. Dos de estos buques, habilitados especialmente en cisternas, servirán para el transporte del combustible que abastecerá las unidades restantes de la flota. La compañía se asegura también un punto de apoyo en aceite en Madagascar, por la construcción de un depósito de 10,000 toneladas al que será adicionado otro depósito de menos capacidad para limpieza.

DANZIG**Astilleros cerrados**

Los astilleros Schichan, de Danzig, que daban ocupación a 12,000 obreros, han sido cerrados.

BÉLGICA**Los constructores belgas**

Los constructores belgas están seriamente alarmados con motivo del decreto del Gobierno prohibiendo la venta de buques belgas al extranjero y están decididos a protestar enérgicamente contra esta disposición gubernamental. En una importante reunión celebrada últimamente, M. Plaquet, describiendo la situación, decía que si se les prohíbe vender al extranjero los buques construidos en Bélgica, la industria nacional de construcción quedará arruinada. Los encargos que tienen los astilleros belgas son de procedencia francesa, inglesa y de otros países amigos; pero los navieros belgas no colocan ningún contrato. «Si el decreto es aprobado, añadía M. Plaquet, nos veremos obligados a cerrar los astilleros y a dejar en la calle a todos los obreros.»

SUIZA**Flota Comercial Suiza**

La *Union Suisse des Transports Maritimes*, creada en 1918 con vistas a la formación de una flota Comercial suiza, ha sido disuelta.

NORUEGA**La marina mercante escandinava**

Acaba de publicarse la última edición del *Norske Veritas Register* de la Marina Mercante Escandinava. Según sus cifras, la Marina mercante noruega comprendía en los principios de 1920, 1,697 buques, con una medida total de 1.946,416 toneladas; la danesa clasificaba 706 buques con 749,620 toneladas, y la sueca 1,253, con 994,057 toneladas.

LAS EMPRESAS ITALIANAS EN ESPAÑA

La Compañía «Navigazione Italiana», que está convirtiéndose en un trust importantísimo de la marina italiana, tiene el propósito de instalar en Barcelona una de las agencias importantes similar a las que organiza en los principales puertos de América.

Se anuncia para el mes de abril la llegada del primer buque de las Compañías «Trasatlántica Italiana», con un capital de 100.000.000 y de la «Società Nazionale di Navigazione», con un capital de 150 millones. Estas compañías servirán una línea regular rápida al Centro América y el Pacífico, con los buques nuevos a motor *Ansaldo San Giorgio I, II y III* y otra línea postal al Brasil, Argentina y Sud del Pacífico (Vía Magallanes) servida por transatlánticos movidos con turbinas y de un tonelaje de 12,000 de peso muerto, los cuales alcanzarán una velocidad de 16 millas.

INFORMACIÓN GENERAL

MADRID

Exportaciones condicionadas

La Dirección genral de Aduanas ha publicado los datos referentes a las exportaciones realizadas durante los meses de enero, febrero y primera quincena del actual, de los artículos cuya exportación fué condicionada por la Real orden de Abastecimientos de 5 de enero último, en sus apartados 4.º y 5.º:

Alpiste, 863,897 kilogramos; embutidos, 125,602; cáñamo en rama, 10,705; miel de abejas, 7,693; galletas finas, 2,674; mijo, 500; papel seda, 425.

Se suspendieron las exportaciones de lentejas, por haberse cubierto el cupo de las 2,000 toneladas, y de los demás artículos no se ha realizado exportación alguna.

Canje de obligaciones

La Sociedad Española de Construcción Naval emitió con fecha 1 de enero de 1920, 51,000 obligaciones hipotecarias al 6 por 100, de las cuales puso en circulación 40,000, reservándose las restantes para sustituir por conversión, a voluntad de los tenedores respectivos, igual número de obligaciones no amortizadas de las emitidas en 30 de septiembre de 1913. En canje se hará desde el 1 de abril hasta el 1 de julio próximo, entregándose nueve títulos de la emisión de 1 de enero de 1920 por cada diez de la de 1913.

La Liga Marítima Española

Por la Junta central de esta entidad ha sido repartida la circular—de la que forma parte la papeleta de votación—para la renovación reglamentaria de la mitad de los cargos de dicha Junta, cuya provisión para el bienio 1920-1922 ha de hacerse, comenzando a recibirse los votos el 30 de marzo en la Secretaría de la Liga, Zurbano, 8. Madrid. El escrutinio tendrá lugar el 30 de abril, a las doce del día.

El Trust hispano-italiano

El Trust hispano-italiano y la entidad Sociedad de Crédito Internacional que ha de actuar como intermedia cerca del Banco de España para el redescuento de letras del Trust, pueden considerarse ya como constituidas, pues en breve funcionarán ambas entidades.

El Consejo de administración constará de las siguientes personalidades: en representación del Banco Hispano Americano, su director, D. Julián Cifuentes Fernández; en la del Banco de Bilbao, el suyo, don Eduardo Figueras Arizcun; en la del Banco Central, el consejero señor conde de los Gaitanes; en la del Banco Urquijo, el secretario general, D. Valentín Ruiz Senén; en la del Español de Crédito, el Consejero D. César de la Mora; en la del Banco de Vizcaya, su director, D. Enrique Ocharan; en la del Banco de Barcelona, su administrador, D. José María Martínez Marqués; por el de Tarrasa, el suyo, don Ramón Colomer, y por la Casa Arnús Garí, el consejero D. José Garí Jimeno. Y como secretario figura el director propietario de *La Semana Financiera*, D. Carlos Caamaño y Horcasitas.

El cargo de presidente será reservado al iniciador don Francisco A. Cambó.

Las tarifas de la Compañía Trasatlántica

A la información pública abierta por la Dirección general de Industria, Comercio y Trabajo sobre el proyecto de tarifas de máxima percepción de la mencionada Compañía, acudieron las Cámaras de Comercio de Santander, Bilbao y Jerez de la Frontera. La primera se mostró conforme con el proyecto; la segunda manifestó que ninguna reclamación se había formulado ante ella, y la tercera pidió alguna aclaración, que fué hecha por la Compañía. En su vista, el ministerio de Fomento, por Real orden de 3 del actual, aprobó el proyecto de tarifas presentado.

La fusión Ansaldo-Trasmediterránea

A raíz del contrato celebrado por la Trasmediterránea con la Casa italiana Gio. Ansaldo y Cía., ha comenzado a hablarse de una emisión de obligaciones que la primera de dicha entidades va a efectuar. Parece ser que esta operación, cuyo tipo de emisión no está fijado aún, alcanzará a 20 millones de pesetas, en títulos de a 500, amortizables en diez años a partir del tercero, y con un interés de 6 por 100.

Compañía General de Carbones

Esta Empresa, en su última Junta extraordinaria, acordó, en virtud de la fusión con otras entidades, capitalizar las reservas y amortizaciones de la misma, repartíéndolo al efecto entre sus accionistas a razón de 25 por 100.

En consecuencia, por cada cuatro cupones número 8 que se presenten entregará una acción nueva completamente liberada de las acordadas emitir.

Sólo tienen derecho al percibo de este dividendo las 18,714 acciones en circulación en dicha fecha.

Asimismo la *Sociedad General de Minas y Transportes*, que ha sido absorbida por la Compañía General de Carbones, canjea sus acciones por las de esta última Empresa en la siguiente proporción:

Una preferente de la de Minas y Transportes, por una ordinaria de la General de Carbones.

Dos ordinarias de la de Minas y Transportes, con el 50 por 100 desembolsado, por una de la General de Carbones.

BARCELONA

Centro de Navieros Aseguradores

En Junta general ordinaria celebrada en Barcelona el día 16 del corriente fueron aprobados el Balance y Cuenta de ganancias y pérdidas correspondientes al ejercicio de 1919, acordándose pagar un dividendo del 12 por 100 del capital desembolsado de cada acción.

La explotación de la pesca

Se ha constituido en Barcelona una importante entidad con cinco millones de pesetas de capital, con el objeto de dedicarse a la pesca de altura en las costas de África y traer el pescado a Barcelona. Al efecto serán puestos en este servicio varios vapores pesqueros. Se esperan dentro de poco tres buques adquiridos en Inglaterra. Forman parte principal de esta compañía el conde de Fígols y el conde

de Mieres, don Juan M.^a Coll y como gerente don Daniel de Araoz, ingeniero de la Armada.

La compañía se propone instalar depósitos frigoríficos y otras dependencias que sean destinadas a la manipulación del pescado.

Desde el comienzo de la guerra no ha habido un solo buque en Barcelona dedicado a la pesca de altura y créese con fundamento que esta entidad provocará una baja en los precios del pescado.

Además de esta compañía, el armador del vapor pesquero *Luis*, de Luis Delclaux, que durante la guerra lo ha dedicado a otras navegaciones lo afecta ahora también a la pesca de altura.

La Naviera Española, S. A.

Como resultado de la fusión de la «Naviera Española, S. A.», con el grupo de la «Compañía General de Carbones», el personal de la primera ha sufrido modificaciones, quedando como gerente el señor Moral de la casa Figuerola y Campos; vice-gerente don Salvador Llopis, de la misma entidad y capitán inspector el señor Orpi.

Esta Compañía estará domiciliada en Valencia.

Nuevas sociedades

Sociedad Anónima de Cargas, Descargas y Transportes.—Capital, dos millones de pesetas en 4,000 acciones al portador de 500 pesetas cada una. Consejo Administración: don Santiago Estapé; don Javier Tort-Martorell; D. Roque Vergez; D. Federico Ulias; que han suscrito 600 acciones de las 2,000 puestas en circulación.

Sindicato Español para el Fomento del Comercio y de la Industria, S. A.—Constituido con un capital social de 5.000,000 de pesetas en 10,000 acciones al portador de 500 pesetas cada una, tiene por objeto dedicarse al comercio en general. (

Forman el Consejo de Administración: D. José de Caralt Sala, D. Antonio Tayá Raich, D. Angelo Belloni, D. Luis Martí Codolar Pascual, D. Arturo Spagnolo de Luciano, D. Giuseppe Vicentini, D. Fernando Busette.

El Depósito Franco

La Comisión permanente de Hacienda del Congreso, ha aceptado definitivamente el proyecto de ley declarando de utilidad pública los terrenos afectados por el Depósito Franco de Barcelona, a los efectos de la expropiación.

La Compañía Barcelonesa de Navegación

En Junta general de accionistas celebrada el 20 del corriente, se acordó el reparto de un dividendo de 50 pesetas por acción libre de impuestos.

BILBAO

¿Incumplimiento de contrato?

Se ha dicho con mucha insistencia, que varias Compañías navieras de Bilbao, van a quedarse sin los barcos cuya construcción había sido contratada en Inglaterra.

Parece ser que por diversas causas que afectan a la casa constructora inglesa en cuestión, ésta no puede cumplir los contratos, por serle imposible la construcción de los buques.

Previéndolo, sin duda, dicha casa ofreció, antes, primas de consideración, a cambio de rescindir los contratos.

No aceptaron la proposición las Compañías na-

vieras; y ahora lo lamentarán; máxime porque además de quedarse sin los barcos, el precio de construcción de buques se ha elevado al doble del que regía en la fecha de los aludidos contratos.

La Naviera Bachi

La Compañía Naviera Bachi, ha contratado la construcción de sus barcos (dos hermosos vapores de 2,500 toneladas cada uno) en otros astilleros ingleses de los que había escogido primeramente.

La Bachi reparte ahora un dividendo activo de pesetas 50, el cual podrá hacerse efectivo desde el día 26 del mes actual.

Compañía Marítima Arenas

Con asistencia de 1,020 acciones, de las 1,806 en circulación, se celebró la junta general ordinaria de esta Compañía.

Fué aprobado el balance y la distribución de utilidades del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1919, y reelegido en el cargo de consejero D. Pedro Pérez Gante, a quien correspondió cesar por sorteo celebrado al efecto.

Los accionistas se enteraron con satisfacción de la próspera situación de la Compañía y acordaron por unanimidad un voto de gracias para el Consejo y la Gerencia.

Siderúrgica del Mediterráneo

En la Memoria correspondiente al ejercicio de 1919 que fué aprobada en Junta general de accionistas celebrada recientemente, se hace constar que el total desembolsado que en fin de 1918 era de 16.000,000 de pesetas, se elevó en 31 de Diciembre de 1919 a pesetas 20.000,000, o sea el 50 por 100 del valor nominal de las acciones en circulación.

Los gastos de instalación representaban al finalizar el último ejercicio pesetas 9.214,933,47. De las instalaciones hechas y elementos que las constituyen, se da cuenta en un capítulo de la Memoria, así como del estado actual de las obras (puerto, muelle de atraque, planta de cok, horno alto y estufa, hornos de acero, planta de fuerza, talleres, edificios y vías.)

La Memoria, a la que acompaña el balance general en 31 de diciembre de 1919, termina así:

«Hemos dedicado todos nuestros esfuerzos a remover las muchas dificultades que las consecuencias de la guerra han acumulado en nuestra tarea de concluir la instalación de nuestras fábricas en el más corto período de tiempo posible, y creemos haberlo conseguido en grado muy apreciable, dentro de las circunstancias de todos conocidas.

«Durante el actual ejercicio, quedará contratado todo el material necesario, y muy adelantado, así lo esperamos, el horno alto con sus complementos, como son depósitos, hornos de cok, etc., siendo nuestros propósitos que pueda entrar en producción a mediados de 1921.

«Muy satisfactorio será para nosotros el poder conseguirlo, así como dar un buen avance al resto de nuestras instalaciones, correspondiendo así a la confianza en nosotros depositada.»

La Naviera «Elcano»

Con numerosa concurrencia de accionistas, se celebró la junta de la Sociedad Naviera «Elcano».

Dióse lectura en la misma de la memoria y ba-

lance, cerrado el 31 de diciembre último, todo lo cual fué aprobado por unanimidad.

A continuación y previa invitación del Consejo, hicieron uso de la palabra varios señores accionistas, consultando acerca de extremos relacionados con el porvenir de la Compañía, siendo ampliamente satisfechos sus deseos por el Consejo de Administración y en vista de las citadas manifestaciones y previo un voto de gracias y confianza para el Consejo y Gerencia, se levantó la sesión, saliendo todos los asistentes excelentemente impresionados de la marcha y desarrollo del negocio.

Sociedad Anónima «Bilbao»

Celebró Junta general de accionistas la Sociedad Anónima «Bilbao».

Los accionistas oyeron complacidos los informes de los señores presidente y consejero-gerente, aprobando, con un voto de gracias para la junta directiva y adicionando los Estatutos en el sentido de crear una dirección general, encomendada a don Julio de Irezábal, requerida por la diversidad de intereses manejados por esta Sociedad en relación con sus filiales.

De los informes referidos son de anotarse las observaciones referentes a que a pesar de que, efectivamente, el trabajo social posterior a la organización complicada del negocio sólo pudo verificarse durante el segundo semestre, se obtuvieron utilidades y se decretó dividendo, quedando bajo los mejores auspicios los intereses sociales.

Empaquetaduras «Morali, S. A.»

Ha sido aprobada la Memoria correspondiente al segundo ejercicio 1919, que el Gerente de esta importante casa comercial, dedicada a la manufactura de goma y amianto, ha sometido a la consideración de los señores accionistas.

Esta Sociedad inició sus operaciones con un capital de pesetas 200,000, que por su creciente desarrollo tuvo que ampliar en una nueva emisión de acciones serie B, quedando entonces fijado su capital a pesetas 500,000, pero siguiendo su camino progresivo y la constante afluencia de pedidos, así como para poder instalar una nueva fábrica en Asúa (Bilbao), aprobó en Junta extraordinaria de fecha 16 de octubre del pasado año, emitir una nueva serie de acciones compuesta de 1,500 y de las cuales 750 ya están en circulación y que en plazo muy próximo tendrá que ponerse a la suscripción las restantes 750 acciones, quedando entonces el capital autorizado de pesetas 2.000,000 totalmente desembolsado.

Presentó a los señores Accionistas el reparto de beneficios que ascienden a 198,420 pesetas, resultando por lo tanto, un dividendo a repartir de un 25 por 100 entre las 500 acciones en circulación series A. y B.

Llevando al fondo de reserva el 5 por 100 prevenido en los Estatutos, que importa 9,921 pesetas, queda aumentado en conjunto, capital y fondo de reserva a 2.012,835'85 pesetas.

La Auxiliar Marítima, S. A.

El día 22 celebró junta general ordinaria de accionistas la Auxiliar Marítima, Sociedad Anónima.

Fueron leídos la Memoria y el Balance cerrado en 31 de diciembre de 1919, mereciendo la aprobación de los señores accionistas, y acordándose dar

un voto de gracias al Consejo de Administración, Gerencia y personal de la Compañía.

La Junta asimismo reeligió a los consejeros don Luis de Aranguren, don José Escudero, don Julián Benito y don Jaime Yandiola, a quienes correspondía cesar, según los Estatutos.

Pruebas de un nuevo buque

El día 21 salió de pruebas el *Jerónimo Ibran*, buque de acero construido en los astilleros Ardanaz, dándolas excelentes.

Las pruebas se verificaron llegando hasta la altura de Castro, en las que el buque desarrolló una marcha de once millas y media.

La máquina de este buque, que cargará 1,300 toneladas, ha sido construida en los astilleros Ardanaz, con planes y modelos de la casa. El proyecto, al igual que el del casco, es obra de don Jesús de Teñaeche, ingeniero director de la factoría.

El barco ha sido adquirido por don Luis Ibran, inteligente y acaudalado minero asturiano, quien hizo el recorrido en unión de su familia e invitados, a bordo del buque.

Felicitemos a los astilleros Ardanaz por este nuevo éxito.

Nuevas sociedades

Sociedad Anónima Naviera del mar.—Objeto: Explotación del velero *Virgen del Mar* y todo lo inherente al negocio naviero.

Capital: 750,000 pesetas en 1,500 acciones de 500.—Domicilio: Bilbao.—Duración: Indefinida.

Compañía Pesquera Vizcaína, Sociedad Anónima.—Compra, venta y explotación de buques.

Capital: 250,000 pesetas, divididas en 500 acciones de 500 pesetas.—Domicilio: Algorta.—Duración: Indefinida.

Compañía Vasco Valenciana de Navegación, Sociedad Anónima.—Objeto: Explotación del negocio naviero y todo lo relacionado con esta clase de empresas.

Capital: 5 millones de pesetas, en 48,000 acciones de 250 pesetas.—Domicilio: Bilbao.—Duración: 30 años.

Compañía Marítima Española.—En Donostia celebró Junta general ordinaria esta importante Compañía, con asistencia de gran número de accionistas.

Leída la Memoria y hecho un minucioso detalle de la marcha del negocio, los señores accionistas aprobaron por unanimidad la gestión del Consejo de Administración durante el semestre, acordándose la propuesta de reparto de un dividendo de cuarenta pesetas por acción, correspondiente a los beneficios de dicho semestre, destinando el resto del beneficio a amortización y fondo de reserva.

Por aclamación se aprobó un voto de gracias al Consejo, que ha sido reelegido para el año actual, autorizándole para estudiar en plazo breve la forma de aumentar la flota de la Compañía.

Nuevas acciones

El Consejo de Administración de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, en virtud de las facultades que le confirió la Junta general extraordinaria del 3 del actual, ho

dispuesto poner en circulación dos mil acciones, de las seis mil que actualmente tiene en cartera.

Las acciones se ofrecen exclusivamente a los accionistas de la Compañía, que tendrán derecho a una por cada cinco que posean.

El precio fijado es el de mil pesetas por acción.

El nuevo vapor «Guillén Sorolla»

Ha realizado pruebas de navegación y maquinaria el nuevo vapor *Guillén Sorolla*, construido en los Astilleros de la Compañía Euskalduna para la Compañía Transmediterránea, de Barcelona.

Las pruebas han sido satisfactorias, dando un promedio de velocidad de 14'40 millas, con un consumo de 30 toneladas de carbón.

Lleva una máquina de triple expansión.

Sus características són: Eslora, 100'93 metros; manga, 13'45; puntal, 9'02; carga máxima, 5,102 toneladas.

La Minera Dícido

Celebró junta general ordinaria de accionistas la importante Compañía Minera de Dícido.

Presidió el presidente don Víctor Chávarri.

Por unanimidad fueron aprobadas el acta de la sesión anterior y la Memoria del ejercicio de 1919, que ha sido el octavo ejercicio social.

Durante él se han embarcado 109,641 toneladas, no habiendo sido mayor esta cantidad por la escasez de tonelaje, quedando pendientes de embarque más de 40,000 toneladas.

Hasta la fecha la cantidad contratada para embarque en 1920 es de 141,000 toneladas, observándose que crece la demanda de mineral.

Los productos obtenidos en 1919 han sido de pesetas 2.074,642'95; y los beneficios líquidos de pesetas 813,638,28, de las cuales se destinan 135,230'11 a fondo de reserva, 664,840 a los accionistas y 13,568'17 al Consejo.

La Presidencia y la Gerencia dieron amplias y satisfactorias explicaciones respecto de exploraciones, capacidad de las minas, aumento de exportación y embarque, etc.

Fueron reelegidos los señores don Cecilio de Goitia, don José María de San Martín, don Ladislao de Amézola y don Pedro Múgica, vicepresidente, vocales y secretario, respectivamente, a quienes correspondía cesar en sus cargos.

Por aclamación se concedió amplio voto de gracias y de confianza al Consejo, Gerencia y empleados.

La Vasco-Cantábrica

Celebró junta general ordinaria la Compañía Vasco-Cantábrica de Navegación.

Por unanimidad se aprobaron el acta anterior y la Memoria, balance y cuentas de 1919, distribución de utilidades, etc.

A continuación se reunió en junta general extraordinaria, acordando, también por unanimidad, ampliar al doble el capital social y reformar los artículos 5, 13, 14, 16, 19, 27, 28, 30, 36 y 37 de los Estatutos.

La Escuela de Náutica

Unos comisionados vascos marcharon a Madrid a realizar cerca del Gobierno diversas gestiones sobre asuntos de gran interés para Bilbao. Parece

que el Gobierno ha atendido muy poco las razones de los comisionados, y en cuanto a la cuestión concreta de la creación de una Escuela de Náutica en Bilbao, en forma análoga a la Escuela de Ingenieros Industriales, parece cierto que las gestiones han fracasado por completo, a causa de la decidida oposición del ministro de Instrucción Pública.

CÁDIZ

Botadura de un vapor

En el Astillero Gaditano de Echevarrieta ha sido botado el vapor *Cabo Vilbarro*, construido para la Compañía Ibarra de Sevilla.

Las obras del puerto

Una Comisión de la Junta directiva de la Unión Patronal gaditana ha visitado al presidente de la Junta de obras del puerto para pedirle que se imprima gran actividad a las obras que vienen realizándose actualmente y cuya lentitud produce enormes perjuicios al comercio, dado el gran aumento experimentado por el tráfico marítimo.

Las obras más urgentes son el adoquinado de los nuevos muelles y la construcción de almacenes.

El presidente de la Junta contestó que la lentitud obedece a las dificultades para la adquisición de materiales en el extranjero y a que los contratistas exigen un precio de obra proporcional a la subida de los materiales.

Añadió que en el ministerio de Fomento está en tramitación el expediente relativo a dichas obras pues el Sr. Gimeno dejó sin firmar al salir del ministerio documentos en trámite de vitalísimo interés para Cádiz.

LA CORUÑA

La supresión de la Escuela de Náutica

La noticia de haber sido suprimida la Escuela de Náutica que en la Coruña venía funcionando por el altruismo del profesorado, a quien no se pagaba, causó el disgusto que es consiguiente, pues poco a poco se van escapando de aquella ciudad organismos e instituciones útiles, entre la general pasividad e indiferencia.

El claustro de aquel establecimiento inició una campaña encaminada a procurar la conservación de un centro donde la juventud recibe enseñanzas tan adecuadas a la situación litoral, y el alcalde convocó al diputado a Cortes Sr. Ozores de Prado, a los presidentes de la Diputación provincial, Junta de Obras del Puerto, Cámara de Comercio y Asociación de navieros y consignatarios y al director de la referida Escuela, a fin de tratar de este asunto, estudiando los medios a utilizar para que no se consume el despojo.

El Depósito Franco

A propósito del Depósito franco del puerto coruñés parece ser que, en vista de la instancia suscrita por el alcalde de dicha capital, presidente de la Cámara de Comercio, presidente de la Diputación provincial y presidente de la Junta de Obras del Puerto, el ministro acordó conceder la prórroga de un año, que terminará el 25 de marzo de 1921, para que el Consorcio del Depósito franco de La Coruña presente los documentos exigidos por el Real decreto de 25 de marzo de 1919.

EL FERROL**Lanzamiento de un vapor**

En el astillero emplazado en la Cabana se verificó la botadura de un nuevo vaporcito, bautizado con el nombre de *Antoñito*.

Al acto concurrieron numerosas personas invitadas por los propietarios del astillero señores Antón y Martín.

Los obreros que construyeron el casco del *Antoñito* fueron obsequiados con una merienda.

Dentro de breves días se verificará el lanzamiento de otro barco.

El crucero «Reina Victoria»

Dase por seguro que el lanzamiento del crucero explorador *Reina Victoria* se solemnizará colocando el mismo día la quilla a dos cruceros rápidos, quedando así garantizado por algún tiempo el trabajo de los obreros ferrolanos de la Constructora Naval.

Con gran actividad se efectúan las obras del transatlántico *Cristóbal Colón*.

Este buque será muy pronto lanzado al agua.

A propósito de la botadura del crucero, el diario *El Noroeste*, de La Coruña, propone que se reúna la escuadra española en El Ferrol a fin de dar mayor solemnidad a la fiesta.

Encontramos acertada la propuesta y nos adherimos a ella, rogando que el ministro de Marina disponga que todos los buques de la escuadra que se encuentren en posibilidad de hacerlo asistan a la botadura.

La construcción de un ferrocarril

Ha sido acogido con gran satisfacción el telegrama del ex-ministro de marina don Augusto Miranda, notificando que se consigna en el presupuesto de Fomento la cantidad de dos millones de pesetas para construir el ferrocarril que unirá el arsenal con las bases navales y el puerto.

GIJÓN**El Depósito Franco**

La Junta de Obras del puerto ha celebrado sesión, acordando otorgar facultades a su presidente para que acuda a la constitución del Consorcio de Depósito franco del puerto, según decreto de marzo de 1919.

HUELVA**Pailebot a flote**

Ha sido sacado a flote el pailebote *Bilbotarra*, de la matrícula de Bilbao, propiedad de los señores hijos de Mendiguren que naufragó en la barra a consecuencia del temporal el 17 de febrero último.

Le han trasladado a la bahía donde se encuentra anclado, salvándose el casco y el cargamento de lingotes.

El salvamento se debe a los trabajos arriesgados del consignatario del buque don Florentino Azqueta.

La construcción de los muelles

Ha causado gran júbilo la firma del decreto autorizando al ministro de Fomento para la presentación a las Cortes de un proyecto de ley concediendo un empréstito de 6.000.000 de pesetas para la construcción de los muelles definitivos de este puerto.

Un vapor con peste bubónica

Fondeó en este puerto el vapor *España* núm. 6 que traía cargamento de trigo argentino. A bordo se había desarrollado la peste bubónica entre la tripulación. Este barco entró en el puerto sin permiso y por esta causa el Gobernador civil, de acuerdo con el Director de Sanidad, obraron enérgicamente para conseguir que zarpara el vapor que, de forma tan inusitada, se había introducido en el puerto sin verdadera justificación.

El *España* núm. 6 salió con rumbo a Mahón para ser desinfectado en el lazareto. El Gobernador civil de Málaga dió cuenta al Gobierno de lo ocurrido, sin perjuicio de que por el juzgado se instruya sumaria para depurar las responsabilidades a que haya lugar.

PALMA DE MALLORCA**La «Isleña Marítima»**

El Director de la «Isleña Marítima», Compañía naviera, actualmente concesionaria del servicio de comunicaciones con las Baleares, ha manifestado que la Compañía no acudirá al concurso que debe anunciarse en breve para dichos servicios, por estimar insuficiente la subvención que para los mismos se consigna en los presupuestos.

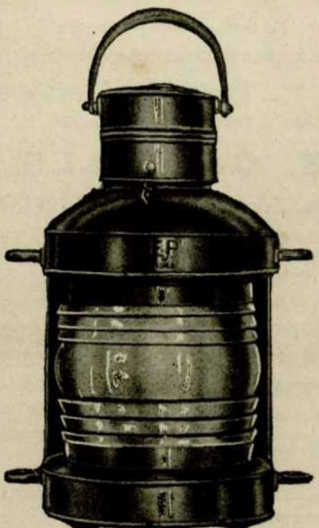
Sólo aumentando la cantidad, juntamente con el proyecto completo de comunicaciones, irá la «Isleña» al Concurso.

SANTANDER**Nuevo buque**

En los sables del Sur de la bahía quedó varado el nuevo vapor *Carmenchu*, construido en los astilleros que en La Requejada tienen los señores Tejeiro y Compañía.

Es un hermoso barco que desplaza 1.000 toneladas y que hace honor a la industria naval montañesa.

Fué varado con objeto de colocarle la hélice, aprovechando la bajamar.



BITÁCORAS

FAROLAS MARÍTIMAS

TELEGRAFOS

MAQUINARIA

REPARACIONES

A BORDO

E. y F. PASCUAL

MONTURIOL

RONDA SAN PABLO, 39

BARCELONA

AGUSTÍN BAS ROLDÓS

SEGUROS Y REASEGUROS

ATAULFO, 5 PRAL.

Teléfono 3775-A

BARCELONA

HIJO DE RAMÓN A. RAMOS

Armador y Consignatario

Casa Sucursal en Melilla. Dirección telegráfica y telefónica en Barcelona: RAMOS. En Melilla: ONRAMOS

Paseo de Colón, 19 — BARCELONA — Teléfono 205 A

LA UNIVERSAL

Fábrica de galletas para buques : Horno de pan de JOSÉ PERMANYER

Exportación de galletas a todos los puertos de España y Ultramar

Puré Permanyer

El mejor alimento vegetal propio para la navegación por su conservación indefinida

Premiado con Medalla de oro y Cruz de Mérito en la Exposición de Higiene de Milán (Italia) 1919

Paseo Colón, 2 y Merced, 44 - Teléfono 2826 A. - Sucursal: Merced, 7
Casa fundada en el año 1802

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

MARIANO LLUCH

Princesa, 44. - BARCELONA

Casas en Port-Bou y Cerbère

AGENCIA GENERAL DE ADUANAS

Transportes terrestres y marítimos - Consignaciones Representaciones - Comisiones

ESPECIALIDAD EN LOS SERVICIOS DE EXPORTACIÓN

JOSÉ GUILLERMO FELIU

Rbla. Sta. Mónica, 4 - Tel. 3694 A. - Barcelona

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES
ADUANAS — TRÁNSITOS

J. PALAZON, S. en Cta.

José A. Clavé, 3 — Teléfono 1939 A.

EFFECTOS NAVALES

JUSTO MARLÉS

Agente de The British Antifouling Composition & Paint Co. Ltd. (London-New York), contractors to the Admiralty
Pinturas submarinas y especiales para buques de hierro y madera

DESPACHO: ANCHA, 38, pral. - Teléfono A. 2108

Fábrica de artículos militares : Especialidad en Condecoraciones

Proveedor de la Real Casa :: Fundada en el año 1834

HIJO DE B. CASTELLS

Fábrica en Gracia: Despacho: Escudillers, 17 - BARCELONA

Sección especial para la confección de distintivos esmaltados para Club^s náuticos, Automóviles, Foot-ball, Excursionistas y demás Sociedades deportivas, Centros religiosos y Orfeones

HAMBURGO LÍNEA REGULAR DE VAPORES RÁPIDOS HAMBURGO
"HOB. M. Sisman Jr. Mittelmer-Linie"

RICARDO TORRABADELLA

Despacho : Fletamento, compra y venta de buques : Seguros : Fletamento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbones, hierros, minerales, ladrillos, etc.

CONSIGNACIÓN DE VAPORES : AGENCIA DE ADUANAS

Cables i telegramas :
•Torradabella•

Barcelona

Calle Traspalacio, 4
Teléfono 822-A.

CABLES DE ACERO

RUPERTO ANGLADA

PRIMERA en ESPAÑA en CONSTRUCCIONES de CABLES METÁLICOS
Especialidad en Ascensores, Montacargas, Maniobras de buques, Redes de Pesca, Puentes colgantes, Suspensión de aparatos de iluminación y Pararrayos

Calle Ancha, 13-Teléfono 2238 A.-Barcelona

Motores Marinos "WOLVERINE",
AGENCIA GENERAL Y TÉCNICA

MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA

Consulado, 2

BARCELONA

Teléfono 1180 A.

CARLOS MALLOL

Fábrica de Lonas para Velamen & Etáminas para banderas

Manufactura general del ramo

Paseo de Colón, 2

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Ship-Chandler Furnish all kinds of provisions at the most moderate prices.

Proveedores de toda clase de víveres para buques

Calle de la Merced, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ Y PIÉ

CASA PROVEEDORA DE BUQUES

LICORES, VINOS y VINAGRES de todas clases

ESCUDELLERS, 46

UNION UNIVERSELLE

SOCIEDAD MÚTUA DE SEGUROS MARÍTIMOS DE MARSELLA

SUÑER Y GAS

Agentes generales para España

Ancha, 25, 1.º - Teléfono 454 A - Barcelona

TALLER DE REPARACIONES NAVALES

HILARIO MARIMÓN

Nacional, 28 (Barceloneta) Tel. 2631A - BARCELONA

JOSÉ MONTSERRAT, S. en C.

Consignaciones : Fletamentos : Aduanas Importación y Exportación

ANCHA, 7

BARCELONA

ELECTRO-MOTORES TRIFÁSICOS : DISPONIBLES, de 0'75 a 300 HP.

ELECTRO-MOTORES, etc., CONTÍNUA 220 V. : DISPONIBLES, DE 0'5 8,00 A 100 HP. — PREPARACIONES : BOBINAJES.

LUÍS CARRERAS

VALENCIA, 304

Barcelona

Teléfono 1205 G

ENRIQUE FREIXAS

Consignatario de buques

Dirección telegráfica:

• Freixas - Cristina •

BARCELONA

Cristina, n.º 5

Teléfono A 1585

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de abril de 1920

Núm. 2

Subscripción: España 15 pesetas año

" Extranjero 20 " "

Número suelto. 0'75 " "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: :: Teléfono 4863 A.

EL REPARTO DEL TONELAJE ALEMÁN

La parte dispositiva del R. D. de 4 de marzo último del ministerio de Estado, publicado en la *Gaceta* del día 5, dice :

«Artículo primero : Se crea una comisión encargada de proceder a la ordenación y clasificación de las reclamaciones presentadas al Ministerio de Estado por daños causados a los intereses españoles por actos de los beligerantes, durante la última guerra.

Artículo segundo : Dicha Comisión estará constituida bajo la presidencia del Jefe de la Sección de Política del Ministerio de Estado, por Delegados nombrados por los ministerios de Estado, Guerra, Marina, Hacienda y Fomento y por un especialista en Derecho internacional.

Artículo tercero : La Comisión designará un secretario y acordará el orden y método de sus trabajos.

Artículo cuarto : La Comisión podrá valerse, en cada caso particular, de la cooperación de personas capacitadas, especialmente por su competencia técnica para apreciarlo en sus diversos aspectos.

Artículo quinto : La Comisión podrá oír, cuando lo juzgue conveniente, a los interesados en cada reclamación, los cuales deberán aportar, en el plazo que se les señale, los datos y documentos que la Comisión crea necesarios para su labor.

Artículo sexto : Una vez terminada la clasificación de las diversas reclamaciones a que se refiere el presente Decreto, la Comisión dará cuenta de aquélla al Ministerio de Estado, expresando la opinión que cada una de ellas le merezca, según su índole y circunstancias».

No es que tengamos que hacernos muchas ilusiones respecto del resultado de las quejas que se formulen ante la Comisión aliada de reparaciones, pero de lo que ya está perdido bueno es procurar sacar todo lo que sea posible, y es en este sentido consideramos como un deber el que esta comisión ponga todo el interés de su parte en la reclamación de parte del tonelaje alemán.

Las pérdidas del tonelaje español a consecuencia de torpedeamientos ascienden a 180,000 toneladas.

Calcular el beneficio que reportaría el retorno de este tonelaje perdido es una cosa quimérica, porque no es posible obtener este resultado. Pero fuese cual fuese la parte que la Comisión aliada de reparaciones señalase a España como indemnización del tonelaje perdido, en estos momentos de crisis de tonelaje debido a los precios exagerados que los buques han adquirido, sería un auxilio de consideración para la Marina mercante española, principalmente para buques de pasaje, de los que hay muchos entre el tonelaje alemán.

Resultará interesante saber el concepto que merecerá a los neutrales la Comisión aliada de reparaciones. Si les niega toda participación en el reparto del tonelaje alemán, será atendiéndose a que no habiendo participado en la lucha no les queda el derecho de disfrutar del retorno de los buques perdidos. Pero, en realidad, ¿qué país moralmente se conservó neutral durante la guerra? No hemos de fijarnos con otros países neutrales, pero por lo que respecta a España, si bien es verdad que podíamos prescindir de algunas navegaciones, había otras, en cambio, que eran imprescindibles. ¿Y qué sucedía con esto? Pues que los aliados nos exigían determinadas materias a cambio de permisos para importar los artículos de primera necesidad. ¿Podíamos, pues, admitir el aviso del Gobierno alemán prohibiéndonos navegar por rutas determinadas si el cumplirlas implicaba la miseria y el hambre en todo el país?

No hemos sido beligerantes en los campos de batalla, pero lo hemos sido en el mar y por esto nuestro criterio es el de que la Comisión aliada de reparaciones tendría que atender, dentro de sus posibilidades, los perjuicios que experimentaron los neutrales con la guerra submarina. Ningún país aliado dejará de reconocer que con el mantenimiento de las navegaciones de países neutrales obtuvo ventajas enormes en la cuestión de su

abastecimiento. Al llegar la hora de la victoria, es justo, pues, reconocer como un servicio que les prestó la navegación neutral, que si bien era motivada por un interés propio, era también obligada por las circunstancias y nunca fué una cuestión de libre voluntad, ya que de ser así no se explicaría que un buen número de marineros perdieran sus vidas. El Gobierno ha de saber conceder a esta cuestión toda la importancia que tiene, haciendo de ella una demanda en nombre de todo el

país. Tiene la obligación de mantener como definitiva la incautación de los cinco buques *España*. Pero limitarse a esta reparación por los daños causados es bien poca cosa. Las 180,000 toneladas hundidas valen un mayor esfuerzo y por esto la demanda del Gobierno ha de ser más amplia y no limitarse a que le sea reconocido el derecho de quedarse en propiedad los cinco buques incautados.

R.

LOS NUEVOS BUQUES DE LA "CUNARD LINE"

El 23 de marzo fué lanzado en los astilleros que la casa Vickers, Limited, tiene instaladas en Barron el vapor *Scythia*, de la Cunard Line.

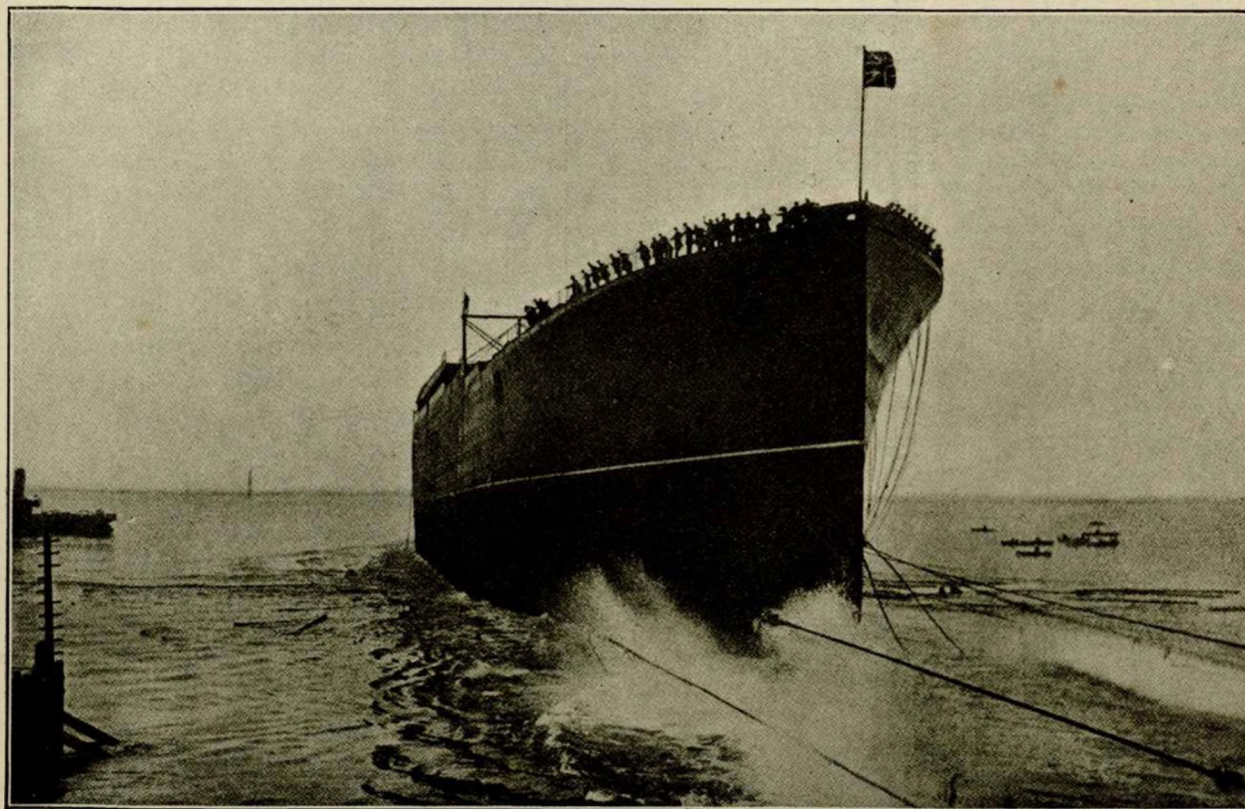
Las dimensiones principales de este buque son: eslora, 625 pies; manga, 74; puntal, 45; puntal desde la quilla, hasta la cumbre de la chimenea, 140.

El *Scythia* no solamente es el transatlántico más grande proyectado y construido para funcionar con aceite combustible, sino que es el primer buque de tipo transatlántico que lleva turbinas con contramarcha de doble reducción, lo que asegura el trabajo de las turbinas y propulsores a velocidad natural y más económica. Toda la maquinaria auxiliar de cubierta, gruas, cabrias, etc., va movida por fuerza eléctrico-hidráulica. Las turbinas pueden desarrollar en conjunto una fuerza de 12,500 caballos.

El *Scythia* tiene instalaciones para 2,600 pasaje-

ros, todas dispuestas con notable riqueza y excelente confort. Posee dos grandes salones jardín, salones de conversación, terraza de café para uso exclusivo de los pasajeros de segunda clase. Hay también gran número de pequeños gabinetes decorados con un gusto exquisito, salones de lectura, biblioteca, salones de fumar y confortables dormitorios. En el departamento de primera hay 343 plazas, con un comedor para 208 cubiertos; en el de segunda hay 347, y en el comedor pueden instalarse cómodamente 246 personas. En el departamento de tercera pueden instalarse 1,698 pasajeros; los camarotes dormitorios son de dos a cuatro camas, con lo que se evita la aglomeración habitual en los departamentos de esta clase.

Por otra parte, los pasajeros de tercera disponen de dos grandes comedores y de un gran salón de



El nuevo buque *Scythia* de la Cunard Line, botado en los astilleros Vickers, Ltd., en Barrow-in-Furness

SEGUROS MARITIMOS

Cláusulas de conocimientos de embarque

La Asociación de Importadores y Exportadores de Manchester trató, en una reunión celebrada últimamente, de un interesante asunto referente al robo y sustracción de mercancías. Uno de los miembros expuso que en embarques para el sud y este de África y para la isla Mauricio, los armadores habían indicado que, a no ser que las piezas de géneros fueran embaladas con doble arpillera y fuertemente cercadas con flejes de hierro, los conocimientos llevarían cláusulas que protegerían al vapor contra embalaje insuficiente. En un conocimiento consta «Embalaje insuficiente. El vapor no responde de pérdidas o daños del contenido». Según manifestaron los armadores, esta cláusula había sido insertada en todos los conocimientos de mercancías embaladas en fardos que no tenían flejes cruzados. Es ello interesante, pues es demostración evidente de que se están haciendo algunos esfuerzos para evitar el robo de mercancías, actualmente tan desenfrenado.

En la misma Junta fué exhibido otro conocimiento, para viaje de Goole a Amberes. En una de sus cláusulas consta que queda hecha exclusión del buen estado de navegabilidad del buque (de si existe o no en el momento de ser cargadas las mercancías al principiar el viaje), o de cualquier acto, negligencia, falta o error en cualquier decisión de los agentes, estibadores, pilotos, capitán o marineros, al cargar, estibar, entregar y descargar el cargamento y en la navegación del buque; y que los armadores no serán en ningún modo responsables de las consecuencias de las causas excluidas. Debido a esta cláusula, fué rechazada una reclamación por daños al cargamento.

Han sido hechas indicaciones a los armadores para que tengan en cuenta la conveniencia de suprimir tan injusta cláusula; será interesante conocer el resultado que allí se obtenga, ya que los conocimientos de embarque que expiden muchos armadores españoles contienen exclusiones casi idénticas.

Establecimiento de Compañías Americanas en Europa

Ha sido constituida en los Estados Unidos una entidad titulada «American Foreign Insurance Association», formada por 19 de las principales Compañías americanas de seguros marítimos, con objeto de operar en el extranjero.

Han sido ya abiertas agencias en Extremo Oriente, y existe el propósito de establecerlas en los principales centros europeos.

Resumen del «Bureau Veritas»

Ha sido publicada la recapitulación de siniestros marítimos del «Bureau Veritas», correspondiente al mes de diciembre de 1919. Figuran en ella 66 vapores y buques a motor perdidos, con un total de 88,065 toneladas, ninguno de los cuales es español. Los veleros perdidos son 84, con 20,183 toneladas. Son españoles dos de ellos: el pailebot gallego *María Rogelia*, que naufragó cargado de mineral, el 29 de noviembre en aguas de Almería, y el bergantín goleta *San Telmo*, de la matrícula de Barcelona, destruido por incendio el 9 del mismo mes. En las listas de

accidentes por diversas causas constan 559 vapores y 196 veleros, siendo españoles sólo 9 de los primeros y 3 de los últimos.

Alarma desvanecida

La corbeta *Suárez*, núm. 2, de la matrícula de Vigo, de 2,269 toneladas de arque, llegó a Valencia el 2 de abril, después de más de tres meses de navegación. Había salido de Pensacola el 29 de diciembre, con cargamento de madera. Existían temores sobre la suerte del buque por carecerse de noticias suyas desde su salida del puerto de embarque. Empezó a cotizarse su reaseguro en Londres a 15 por 100 en 23 de marzo, aumentando la prima a 30 por 100 el día 27 del mismo mes, y a 40 por 100 el 1.º de abril.

Noticias de siniestros

El pailebot *Virgen del Mar*, de la matrícula de Bilbao, que salió de Pensacola el 13 de marzo, con cargamento de madera para Barcelona, embarrancó en Cojimar, cerca de La Habana. Auxiliado por dos remolcadores, fué puesto nuevamente a flote y remolcado a La Habana. Los remolcadores reclaman 50,000 dólares por el salvamento.

—Por telegramas recibidos el día 8 del actual, se ha tenido noticia de que los vapores españoles *Andalucía* y *Tres Hermanos* tuvieron colisión a la salida de El Ferrol, sufriendo averías importantes.

El vapor *Tres Hermanos*, ha entrado en la factoría de El Ferrol y ha sido reconocido. Tiene averías en el costado de estribor, consistentes en cinco planchas y cinco cuádras rotas. El coste de las reparaciones ha sido evaluado en unas 6,000 pesetas.

El bergantín goleta *Rosendo*, que llegó a este puerto el 31 de marzo, procedente de Santa Cruz del Sur, Cuba, con cargamento de caoba, encontró durante su viaje fuertes temporales que le obligaron a hacer echazón de toda la cubertada.

El bergantín goleta *J. Llusá Puig*, que salió de nuestro puerto para Melilla el 22 de marzo con cargamento de cemento y otras mercancías, tuvo que entrar de arribada forzosa en Málaga el 10 de abril a causa de una vía de agua. Tendrá que descargar para proceder a la reparación de la avería.

También por vía de agua, entró de arribada, en el puerto de La Coruña el velero *Saturnina*, en viaje de Vigo a Bilbao, con cargamento de tablilla.

—La flota mercante inglesa ha sufrido últimamente algunos siniestros. Entre otros, la pérdida del vapor *Glenorgy*, naufragado en la barra de Victoria (Brasil), en 1.º de marzo; era de 4,737 toneladas de registro y había sido construido en 1909. Estaba asegurado en unas 188,000 libras. El vapor *Kara*, de reciente construcción, de 2,479 toneladas, embarrancó en la costa Norte de España, cerca de Santoña; se cree imposible su salvamento. Está asegurado por un valor de 115,000 libras. El transatlántico *Botanist*, de 7,688 toneladas, construido en 1912, que embarrancó en la costa de Ceylán, en viaje de Calcuta a Inglaterra, es considerado también totalmente perdido, así como la mayor parte de su

cargamento. Este siniestro tiene excepcional importancia para las Compañías de seguros, pues el casco está valorado en 205,000 libras esterlinas y el cargamento, aunque, al parecer, no lo había tomado completo en Oriente, representa un valor de más de 500 mil libras. Otra pérdida importante es la del vapor *Teukesbury*, ocurrida el 16 de marzo en Cabo Pine (Terranova). Había salido el 9 de febrero de Antofagasta para Liverpool y Hamburgo, con cargamento de nitrato; hizo escala en Newport News, de cuyo puerto salió el 10 de marzo. Era de 4,260 toneladas, construido en 1907, y estaba asegurado en 150,000 libras. Se han recibido también noticias de la pérdida total del vapor *Carawa*, de 3,530 toneladas, embarrancado en la isla de San Cristóbal, del grupo de los Galápagos. Había salido el 6 de marzo de Port Arthur, Texas, para Australia. Se considera también totalmente perdido el vapor *Kemmel*, de 3,435 toneladas, que sufrió un incendio y fué varado en San Vicente de Cabo Verde, en viaje de Rosario a Salónica y Constantinopla. La actual racha de siniestros es continuación de muchas pérdidas importantes ocurridas durante el primer trimestre del año, por lo que se está generalizando la creencia de que probablemente la proporción de daños que se experimentará en el presente año no será tan favorable como la de los últimos años.

Compra de un vapor siniestrado

En la lista de vapores vendidos durante el primer trimestre del año actual, publicada por el Lloyds, figura el vapor inglés *Teneriffe*, de 2,456 toneladas de carga, construido en Belfast el año 1885, vendido en estado de avería por un importe aproximado de 5,000 libras. Actualmente se está cubriendo en España el seguro de este vapor por valor de más de 2.500,000 pesetas para el viaje de Inglaterra a Bilbao.

LA REORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE ITALIANA

La Confederación General de la Industria Italiana, en la reunión que ha celebrado en el mes de marzo en Milán, ha tratado de las dificultades que ha de vencer Italia para reorganizar su flota de comercio.

La compra de buques resulta bastante difícil por las restricciones que han puesto los Gobiernos inglés y norteamericano prohibiendo la venta al extranjero de buques construidos.

En los astilleros ingleses no se puede efectuar la construcción hasta transcurrir largo tiempo en condiciones bastante costosas, debido a la falta de materiales y al menor rendimiento de la mano de obra.

Según notas facilitadas por la misma Confederación, la Marina italiana ha aumentado notablemente estos últimos meses. En 30 de junio de 1919 contaba con un tonelaje de 1.204,500 toneladas, y durante el primer semestre del mismo año había puesto en servicio seis buques (44,300 toneladas), construidos en Italia, y treinta y ocho (en total 108,861 toneladas), comprados en el extranjero.

Durante el segundo semestre del año que hemos terminado, ha aumentado su flota con 13 buques construidos en Italia (61,062 toneladas) y cuarenta y nueve comprados en el extranjero (unas 238,263 toneladas).

Descontadas las pérdidas, Italia al finalizar el año 1919 tenía una Marina mercante compuesta de 495 buques, que representan 1.750,283 toneladas.

Los navieros y hombres de Estado han calculado que durante el pasado semestre podrá aumentarse la flota comercial con la siguientes unidades: buques construidos o en construcción: 31, que representan 236,717 toneladas; buques comprados en el extranjero: 33, que suman 200,920 toneladas, y además dieciocho buques en trato para ser comprados, que suman unas 96,300 toneladas. Estas cifras hacen suponer que el aumento durante este semestre será por lo menos de 533,937 toneladas.

El Gobierno, ante el número enorme de compras que han de hacerse en el extranjero, está estudiando la manera de aumentar las primas a los constructores navales con el fin de estimularlos, ya sea directamente, ya de una manera indirecta, eximiéndoles de impuestos.

LA SITUACIÓN NAVAL DEL JAPÓN

Los comentarios que diferentes cronistas marítimos dedican a la situación de la Marina mercante japonesa, acusan una depresión general de estas actividades, especialmente en lo que se refiere al comercio entre este país y los Estados Unidos. Esta depresión se manifiesta con gran evidencia por la reducción del 10 al 30 por 100 del precio de los fletes de los buques no subvencionados y por la terminación del *charter* de 57 buques que quedarán libres durante el presente mes de abril.

La próxima aportación de la Osaka Shosen Kaisha, con los grandes buques que actualmente tiene en construcción para dedicarlos a la ruta Yokohama Hong-Kong-Manila, despierta cierta ansiedad entre los navieros japoneses a causa de los presagios pesimistas debidos al aumento en conjunto de espacio de carga disponible.

Por otra parte, tanto el *Advertiser*, del Japón, como la *Gazette* japonesa, parece que creen que el aumento de tonelaje disponible no excederá de la demanda, por lo menos durante los próximos años. En la última de estas dos publicaciones aparecen unas declaraciones de un oficial de la Nippon Yusen Kaisha, en las cuales se dice que esta Compañía debe aumentar su flota para intervenir intensamente en el tráfico de los mares orientales, y que con este objeto ha decidido construir 60 buques cargos y siete de pasaje dentro los próximos cinco años.

Esta Compañía, además, ha acordado, según informes del *Advertiser* japonés, restablecer la línea que unía el Japón con las Islas del Mar del Sur con dos servicios mensuales, que saliendo de Yokohama recorrerán, uno la parte oriental y el otro la parte occidental de las mencionadas Islas.

Estos servicios anteriormente los realizaban Compañías alemanas, pero durante la guerra fueron ocupadas por buques japoneses.

La «Japanese-American Commercial Weekly», da cuenta de un nuevo servicio fijo que viene a intensificar el tráfico transpacífico. Este nuevo servicio es el inaugurado por la Mitsui Bairen, entre el Japón y Scattele, en sustitución del servicio irregular que ha existido hasta ahora. Hasta mayo, la Compañía enviará un buque cada dos meses, y después de esta fecha establecerá un servicio regular mensual.

EL PERSONAL MARÍTIMO

Congreso de los Sindicatos Marítimos franceses

Durante los días 2 y 3 de abril ha tenido lugar en París el Congreso de los Sindicatos marítimos, adoptando acuerdos reivindicando los derechos del personal subalterno navegante, de las tripulaciones de los remolcadores y de los servicios de trabajos públicos marítimos, los cuales serán transmitidos al Comité central de los armadores de Francia por una parte, y por otra al subsecretario de Estado de la Marina mercante respecto de los buques que regenta.

El Consejo Nacional de los Marineros estimó que se imponía el aumento de sueldos, pero creyó que no era oportuno pedirlo teniendo en cuenta que la situación de los marineros no puede ser mejorada mientras subsistan las actuales condiciones económicas del país.

Después tomó el acuerdo de dar instrucciones a todos los sindicatos de los puertos respecto a la aplicación de la ley de la jornada de ocho horas, adoptándose como tipo la reglamentación hecha por la sección de Marsella.

Se dió cuenta al Congreso del incidente que había surgido entre la Compañía de los ferrocarriles P. O., de Burdeos, y las tripulaciones de sus buques que transportan carbón desde Cardiff a Burdeos. A causa de discrepancias respecto de la aplicación de la jornada de ocho horas, fueron despedidas dos tripulaciones.

El Consejo tomó diversos acuerdos relacionados con la cuestión de las pensiones de medio sueldo y de previsión en el sentido de que los marineros no sean excluidos del aumento de estas pensiones.

Respecto del contrato de embargo adoptó un proyecto que será puesto a la aprobación del subsecretario de la Marina mercante y del Comité de los armadores. Fueron nombrados el delegado y los consejeros que han de asistir a la Conferencia internacional de los marineros, convocada por la oficina internacional del trabajo.

El Consejo Nacional acordó también que el reparatamiento del tonelaje enemigo fuese proporcional a las pérdidas experimentadas por Francia.

Con referencia a la nacionalización del tonelaje actualmente regentado por el Estado o bien de propiedad suya, el Consejo hizo constar su voluntad de continuar los trabajos para conseguirla.

El Consejo adoptó además otras resoluciones de menos importancia.

Una huelga de 24 horas

Como resultado del acuerdo tomado por el Consejo Nacional de la Federación de Sindicatos marítimos franceses, en los puertos de Burdeos, Dunkerque, Havre y Marsella, el día 8 del corriente se declararon en huelga durante 24 horas todos los inscritos marítimos para protestar de la condena inpuesta a los marineros de guerra que se amotinaron en el Mar Negro y en el Báltico, y de que no entren en la amnistía.

El tráfico de buques quedó completamente paralizado en los mencionados puertos.

La huelga en los puertos de Holanda

Durante la primera semana del mes corriente sólo llegaron a Rotterdam 27 buques, de los cuales 8, hacían el viaje en lastre. Salieron 31, y de ellos 6 en lastre.

A principios de la semana, la Shipping Federation contrató un número de descargadores esquiroles, y a últimos de la misma semana fueron ocupados 1,000 hombres en la carga y descarga de 37 buques.

La Elevator Company tenía también en actividad dos máquinas que trabajaban en la descarga de un grun transporte por cuenta del Gobierno holandés. Estas máquinas funcionaban servidas por dependientes de escritorio y estudiantes del Colegio Técnico.

A Amsterdam durante el mismo período de tiempo solamente llegaron 11 buques y salieron 3; de los llegados, tres en lastre, y de los salidos, dos. Trabajaban en el puerto de Amsterdam unos 700 hombres.

Huelga en el puerto de Stettin

Leemos en un periódico inglés del 9 del corriente, que se ha declarado en huelga el personal obrero del puerto de Stettin.

Con esta fecha el Board of Trade Overseas Department notificó al Baltic Exchange que se recibió del cónsul inglés en Stettin el siguiente cablegrama:

«Debido a la huelga de obreros del puerto, se ha paralizado la carga y descarga de buques».

Huelga en Port Talbot

El *Journal of Commerce*, de Liverpool, en su edición del 10, dice que hace ya doce días que dura la huelga en los muelles de Port Talbot, sin que, por ahora, se vislumbre la deseada solución.

El conflicto surgió entre los obreros cargadores de carbón y los ayudantes con motivo de la selección de los equipos supletorios por haber dado ocupación a un equipo de 13 obreros cargadores. Los ayudantes reclamaron la preferencia invocando su antigüedad, pero los cargadores objetaron que más que la antigüedad había que tener en cuenta la resistencia física y que, por otra parte, el Trimming Board tenía el derecho de selección. A consecuencia de esta disputa se encuentran estacionados unos cien buques.

Conferencia internacional marítima

En la Academia de Jurisprudencia ha empezado a dar sus conferencias sobre la intensificación del trabajo, conforme a la Conferencia Internacional de Washington, el delegado español en la misma, el vizconde de Eza.

Anunció que respecto al personal marítimo responde la conferencia internacional que en junio se celebrará en Génova, examinando la higiene a bordo, el paro, las condiciones de trabajo y la edad de admisión de los niños al trabajo de la marina.

Esta conferencia reviste caracteres de excepcional importancia, pues la regulación de los transportes marítimos significa la prosperidad del mundo.

No sabemos todavía que haya sido nombrado ningún delegado español para asistir a la conferencia, representando a los armadores y los marineros.

MÁQUINA A VAPOR O MOTOR?

He aquí la pregunta que, forzosamente, debe hacerse todo aquel que hoy se proponga adquirir un barco de nueva construcción.

Máquina a vapor o motor, lo que es equivalente, carbón, con todas sus dificultades de carboneo en rada abierta, suciedad, elevado coste, muy numeroso personal para su servicio, con un trabajo pesadísimo en zonas tropicales; o aceite combustible, fácil de tomar, que permite la utilización de espacios a bordo hasta hoy casi inútiles, poco personal con trabajo mucho más humanitario, precio relativamente bajo, y muy a propósito para mantener en estado de perfecta limpieza los locales a máquinas dedicados.

Hemos dicho carbón y aceites combustibles para comparar la máquina a vapor con el motor de combustión, y ello no es exacto, ya que son hoy en muy crecido número los barcos, tanto de antigua como de moderna construcción, que, utilizando su máquina a vapor, cosa muy comprensible ya que para ellos su cambio representaría un coste excesivo, transforman los hogares a carbón de sus calderas en otros propios para quemar aceite, logrando con ello ya una muy notable economía de combustible y de mano de obra. Es innegable que esto representa el período de tránsito entre la máquina de vapor y el motor de combustión interna.

¿Máquina a vapor o motor? Para nosotros la elección no es dudosa. Respondemos: motor.

Y decimos motor, porque representa, no tan sólo una ventaja presente, comparándolo con la máquina

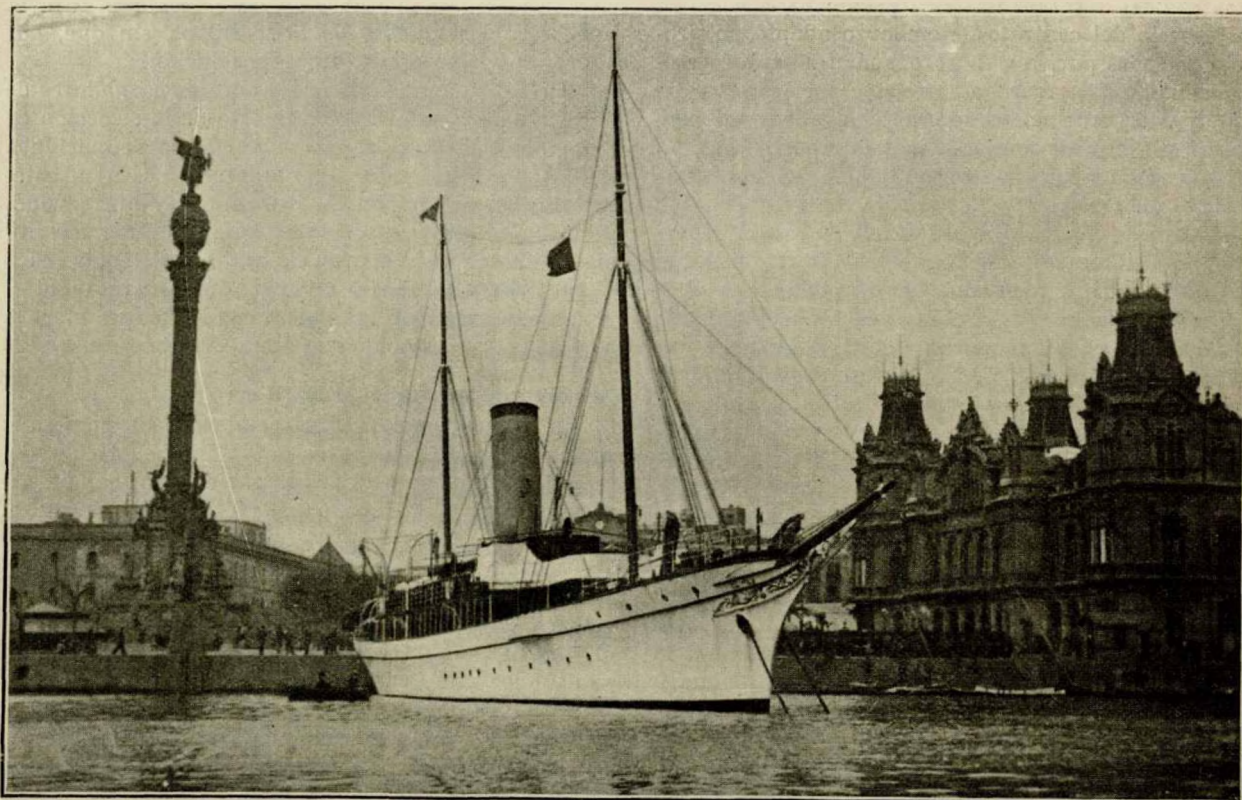
a vapor sino una enorme ventaja futura; la supresión de la caldera.

Dejando a parte el peligro de explosión, cosa muy digna de tenerse en cuenta en ocasión desgraciada de naufragio, en el caso de inundarse el departamento de máquinas y provocar la explosión de las calderas, circunstancia que por sí sola determina la pérdida total del barco, todo el que sepa, aun de manera muy elemental, lo que es un barco a vapor, no desconoce que si una máquina tiene una vida determinada, la caldera que la sirve, por mucho cuidado que con ella se tenga, disfruta sólo de una vida mucho más corta que la máquina.

Esto es cierto, a tal extremo, que cuando se trata de adquirir un barco, lo primero que al comprador se le ocurre preguntar es simplemente: — Y, ¿cómo está la caldera? Si ella es nueva o de muy poco tiempo, bien, pero si es de la vida del barco o de la máquina, aun que sólo cuente diez o quince años, ya el comprador, hoy con muchísima más razón que antes, arruga el entrecejo.

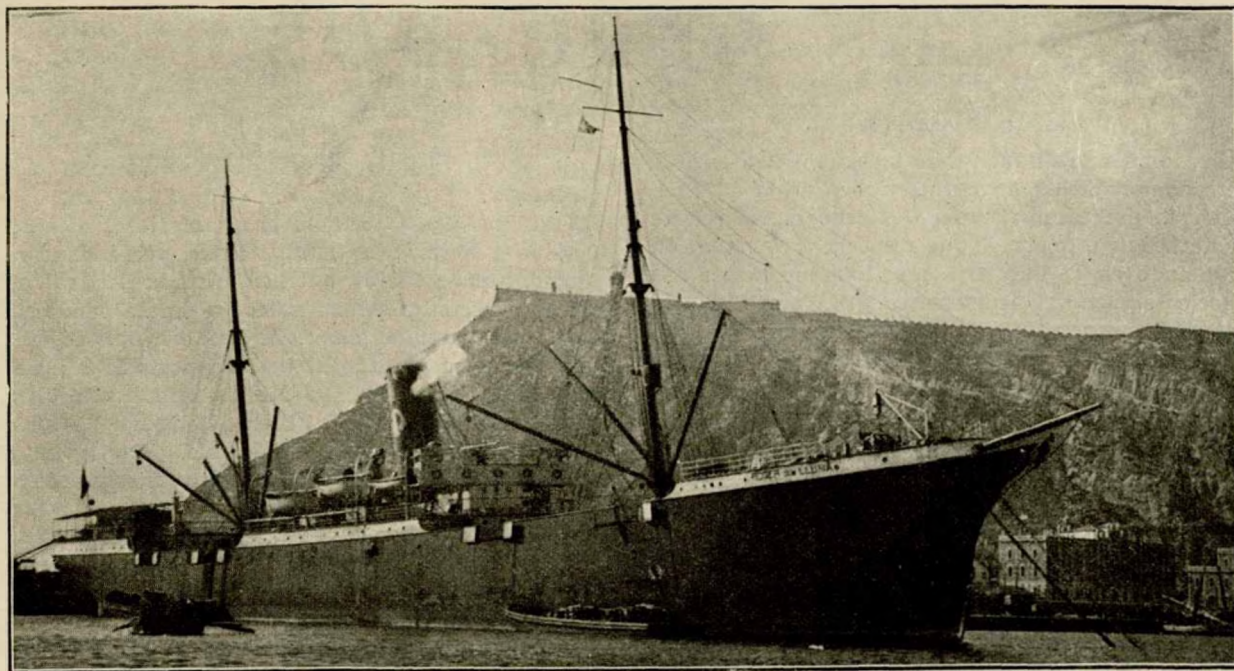
Y esto es lógico. A la máquina puede cuidársela de manera mucho mejor que a la caldera; sus piezas, en caso necesario, pueden ser recambiadas en unas horas, ventaja de que no disfrutaban las calderas, ya que a veces en determinadas navegaciones, no pueden ni visitarse durante algunos meses.

Al motor le pasa lo propio que a la máquina a vapor. Todos sus órganos son fácilmente cambiables, pudiendo verificarse la operación en las paradas or-



El magnífico yacht *Sheelah*, propiedad de un millonario inglés, que ha visitado el puerto de Barcelona.

(Fot. Jorro)

El vapor *Roger de Llúria*, de la casa Tayá, de Barcelona, incendiado en Tenerife.

(Fot. Jorro)

dinarias, aunque sólo sean de muy pocos días o de unas horas.

Además, una de las principales ventajas de los motores estriba en que en pocos minutos se hallan dispuestos a funcionar a plena potencia, mientras que la máquina a vapor, tanto si emplea aceite como carbón, requiere siempre, aun en las más modernas, unas horas. Ahora bien: en el supuesto, muy corriente por cierto, que un barco, se halle, por no poder entrar en un puerto abrigado, fondeado en su rada, caso que a veces dura días y días, tendrá necesidad de mantener encendidos sus fuegos para tener la suficiente presión por si el tiempo se pusiera malo al extremo de obligarle a mantenerse sobre la máquina, o a salir para capear un temporal.

De ello se desprende un gasto tan considerable como improductivo. Inútil decir que con los motores no es necesaria la precaución, ya que ellos siempre están dispuestos. Además, cuando se llega a un puerto en el que es preciso aguardar la hora de marca favorable, ocurre lo propio; un gasto de carbón o aceite improductivo. Lo mismo puede decirse de cuando hay inseguridad de si podrá salirse o no, ya que para el caso de salida hay que tener presión. Si no se sale, de nada habrá servido el gasto de combustible hecho.

Para demostrar de manera indiscutible la economía de espacio y de combustible entre la máquina a vapor y los motores, citaremos el caso, que abarca todo el problema, de un barco con máquina a vapor servida por calderas a carbón, de otro exactamente igual con caldera a aceite, y de un hermano de los anteriores con motor a combustión.

Nuestro barco, que no es hipotético, sino de cuyo tipo se han construido, o se hallan en construcción, 45 unidades, es el tipo Standar, de las factorías inglesas «William Doxford & Sons Ltd.», de Sunderland. Tiene las siguientes dimensiones: eslora, 420

pies por 54 de manga y 37 de puntal. Se construye a voluntad de los compradores, como «single deck» o «shelter deck». En el primer caso, con 25 1/2 pies de calado, carga 9,500 toneladas, por 10,800 en el segundo con un calado de 28 1/2 pies.

Son muy bellas unidades que tienen la máxima clasificación del Lloyd. Su máquina que es única, tanto si es a vapor como motor, desarrolla 3,000 caballos, imprimiendo a los barcos una marcha de 12 ó 10 1/2 millas-hora, según se trate del primero o del segundo de los tipos indicados.

Siempre partiendo de la base de comprar tres barcos iguales, diremos que en el caso de utilizar máquina a triple expansión con calderas provistas de hogares a carbón, a su velocidad comercial, consumen 36 toneladas por día de buen carbón inglés. Cuando con la misma máquina utilizan en los hogares des sus calderas aceite en lugar de carbón, su consumo es de 22 toneladas, y si en vez de máquina a vapor van provistos de motor «Oxford» de 4 cilindros, también de 3,000 caballos a 70 revoluciones, su consumo queda reducido a 9 toneladas de aceite por día, lo que por este solo lado representa una economía de más de 50 por 100 de combustible.

Es más, en lugar de necesitar para su departamento de máquinas 21 hombres en el caso de máquina a vapor, sólo, si utilizan motor precisan 10 hombres, de manera que la mano de obra se reduce en la misma proporción que el combustible.

Con motor, el espacio ganado para carga útil es de unas 1,000 toneladas, llevando a pesar de ello combustible para 130 días de navegación, lo que significa un radio de acción superior a 30,000 millas.

Después de estas consideraciones que acabamos de hacer repetimos la pregunta:

¿Máquina a vapor o motor? En nuestro concepto, motor.

JAIME FONT MAS

LOS MERCADOS

MERCADOS DE FLETES

Predomina la situación de incertidumbre en este mercado universal; su característica es la quietud. El férreo procedimiento del Gobierno inglés parece ser norma de otros en lo que respecta a intervención del Estado en la industria marítima de fletes. Los negocios siguen verificándose en gran parte bajo la dirección y por cuenta de los Gobiernos. No obstante la tendencia es dar mayor libertad cada vez a la iniciativa privada en vista de las unánimes protestas de los círculos navieros, particularmente ingleses.

La rebaja en los fletes que impone el *Shipping Board* americano, el desarreglo que la política produce en todos los países al conjunto de los tonelajes nacionales y la disminución global del comercio reafirman la idea de que en no lejana época, oferta, demanda e iniciativa privada regularán este mercado. Inglaterra, país en el que más ventajosamente han sido tratados los obreros del mar y de transportes, sufre las mayores pérdidas originadas por la inestabilidad de los fletes. En tanto que las Compañías navieras de pasaje inglesas se ven obligadas a la percepción de tarifas superiores a las vigentes (Canadá y Africa del Sud en particular), los propietarios de *cargo boats* hallan difícilmente una remuneración adecuada en los fletes. El tonelaje en construcción sigue en abundancia y a precios firmísimos; los tonelajes nacionales aumentan constantemente y la política americana del *Shipping Board* parece proponerse convertir en armadores o propietarios de naves a gran número de negociantes, dadas las facilidades para adquirir vapores de la marina mercante federal. Síntomas son todos ellos de un descenso o mejor de una nivelación en los fletes.

Cereales

Quieto, alguna actividad inglesa: Buenos Aires, dos puertos, España, 140 s. mayo; fd. 190 pesetas mayo; San Lorenzo-España, 180 s. mayo; Plata-Egipto, 160 y 155 abril; Norteamérica-Danzig, 115 s. Gobierno; Londres anuncia Plata desde Italia 175 s. a cargar pronto y 160 s. julio-agosto para Alejandría.

Carbones

Gran oferta en Cardiff, viajes cortos. Irregularidad en las cotizaciones pero gran firmeza para puertos mediterráneos. Cardiff-Marsella, 60 s. abril; a Port Said, 75, y en cambio Cardiff-Las Palmas, 4,000 tons., 35 s.; Cardiff-Dunkerke, 55. La gran demanda de tonelaje y su oferta dependen de la limitación para conceder licencias de aprovisionamiento de carbón para consumo de los vapores. Cardiff-Barcelona sigue sin cotizar, siendo las últimas 70 s. El Tyne sigue activo. Norte Francia, 52 a 60 s.; Venecia, 95 s. Glasgow inactivo. Carbones Virginia americanos: Baltimore y Newport News dan buenos negocios, no obstante la notable baja en el volumen de exportación por causa de las recientes huelgas y el alza del dólar, 20-22 dólares puertos Norte Francia, y 21-24 puertos italianos. Para tomar cargamentos en el Sud Africano ofrécese 140/150 s. con destino particularmente al Mediterráneo; Sud Africa-Buenos Aires 70 s. Carbón australiano Newcastle (N. Gales Sud). Alejandría, 120 s.

Frutas

Valencia-Tyne, 36. Mercado debilitado.

Mineral

Terminados los fletes de 18 s. anteriores al abril de 1919, el mercado sigue muy firme, presumiéndose aumentos que no dejan de tener su razón de ser dada la importancia preponderante que en la industria actual adquieren los minerales de hierro, plomo, etc. Algunas cotizaciones: Bilbao-Manypport, 34 s.; Sagunto-Middlesbro, 35 s.; Melilla-Ardresan, 40-42; Bilbao-Middlesbro, 34 s.; Bilbao-Newport, 25 s/c.; Castro Urdiales-Middlesbro, 34-6 s/c.; Cartagena y Onton a Middlesbro, 33 y 35 s/c., respectivamente.

Oriente

Encalmado. Bombay-Inglaterra, 100 s.; Madras-Marsella, 170; Java-Rotterdam (azúcar), 150 s.; Alejandría-Londres, 60 s. por 60 pies y 67-70 por tonelada sencilla.

Textiles

La Unión de Importadores y Exportadores de textiles manufacturados de Manchester, han discutido con los navieros la cuestión de si deben pagar los fletes *ad valorem* mercancía o por medida cúbica. En el primer caso pagarían 56 s. por 100, más la capa, indemnizándose la pérdida en caso de siniestro y en el segundo 95 s. plus el 10 por 100. Los navieros quieren a toda costa imponer el primero y los negociantes exportadores de tejidos el segundo, alegando que sería un caso raro el siniestro en vapores que gozan de una reputación indudable de seguridad.

Time Charter

Mercado animado a realizar operaciones. Para viajes transatlánticos 12 meses se han fletado dos vapores japoneses a 30 sh. Hay demanda de tonelaje extranjero en Inglaterra a 32 y 34 s.

MERCADO DE CARBONES Y METALÚRGICO

Carbones

Ninguna mejora en la angustiosa condición del comercio de carbones ingleses. Las propias fábricas nacionales trabajan con sus escasas reservas en las zonas algo alejadas de las cuencas carboníferas. En cuanto al carbón para consumo de vapores parece que se ampliará la cantidad de carbón a disponer hasta el doble, de suerte que los vapores podrán hacer viajes de ida y vuelta del Mediterráneo con carbón suficiente para todo el viaje, siempre que de retorno tomen cargos de mineral. Los precios de la autracita siguen elevándose extraordinariamente.

Metalúrgico

Franca tendencia al alza de precios a pesar de la dificultad de algunos países con referencia al estado enfermizo de sus cambios.

La pirita Cleveland continúa adquiriendo gran importancia en el mercado exportador inglés. Recientemente huelgas de fundidores hacen que apenas se puedan servir los pedidos nacionales, pero el próximo mayo se exportará a Holanda e Italia en virtud de convenios ventajosos, en especial para la última,

de continuo valioso cliente de los hierros ingleses, y en particular de hematita, pero a quien el descenso de la lira tanto perjudica. La escasez de piedra de hierro y cobre da firmeza a los precios de la hematita.

En Sud Africa, distrito de Ermola, donde hay gran abundancia de carbones, mineral de hierro y mano de obra indígena, ha empezado a exportarse la pirita de hierro del país y han llegado a Europa algunas ofertas. El acero tiene pocos vendedores y enorme número de compradores, no siendo raro el término de varios meses para servir los pedidos. Los aros de hierro y acero de los que abunda la producción se cotizan a 32 libras esterlinas la tonelada.

La Federación nacional de Fabricantes de Hierros y Aceros, ha publicado las estadísticas de 1919: producción de pirita de hierro 1919, 7.370,000 toneladas; 1918, 9 millones; 1913, 10.260,000. Lingotes de acero 1919, 7.855,000; 1918, 9.500,000; 1913, 7.660,000. La producción siderúrgica de la actividad industrial inglesa como se ve no vacila en sus fundamentos. Port Talbot sigue adquiriendo un rápido desarrollo en la industria del acero. Sheffield sigue cotizando altos precios por los aceros de aleación en gran demanda para automóviles y maquinaria eléctrica. La demanda de aceros dulces sigue insistente. Los lingotes Staffordshire registrados se cotizan a 16 libras. Birmingham no cotiza para la exportación. La manufactura de alambres de hierro y otros metales, sierras mecánicas, se desarrolla ventajosamente en Sheffield donde se establecen hornos eléctricos estilo Herault. El acero high carbón para la fabricación de agujas textiles y otras, escasea. El mercado se halla por hoy en manos de los ingleses ya que la producción franco-belga que parecía ser un hecho se halla obstaculizada por la penuria de carbones. El 60 por 100 del carbón francés provenía de los territorios devastados, y no obstante, la compensación obtenida en cuenca del Sarre, el déficit, sigue siendo de 20 millones. Francia, sin embargo, adopta hoy el tecnicismo norteamericano para la intensificación en la producción carbonífera. El porvenir de Francia está en el mineral de hierro loronés que producirá 42 millones de los que podrán exportarse 17 millones y asimismo en la fabricación de aceros.

El mineral español dada la gran demanda de mismo y su facilidad de exportación y embarque adquiere mayor valor cada vez, en tanto duren las circunstancias que hacen escasear en el extranjero esta materia prima.

El avance en el precio del nickel es debido a grandes adquisiciones de los Gobiernos centrales.

Plomo, zinc, cobre y estaño

El estaño sigue siendo objeto de grandes especulaciones. Sus cotizaciones son superiores a las de tiempo de guerra. Estaño de los Estrechos y Java £ 401. Italia y Francia hacen grandes compras en los lugares de producción. Últimas ofertas de estaño: Banka-Biliton han hecho descender el precio a £ 343.

El cobre sigue su curso descendente. Es hoy muy ventajosa la adquisición en Inglaterra, no obstante, la gran oferta de cobre Standard americano. Contado, £ 109 tonelada máximo. Electrolítico, £ 102 máximo (Bolsa londinense de Metales). Estos precios son los mismos que regían a fines de 1918, época del gran descenso. El «Metal rojo» del que América produce

los 4/5, se halla en manos de la American Copper Export Association, con representantes en toda Europa. Japón y España regulan sus precios de cobre nativo por el mercado norteamericano aquél e inglés ésta. Nuevos descubrimientos en los vastos veneros sudafricanos influirán en el futuro.

Metal World informa sobre el zinc en planchas para usos industriales a libras 9'6 los 100 quilos, sin alteración en comparación a semanas anteriores. En lingotes, libras 7'6 y libras 8.

Los stocks de plomo disminuyen rápidamente ante persistentes demandas y e anuncia una mejora en sus cotizaciones. En planchas, libras 60. Galápagos españoles e ingleses Newcastle sin cotizar.

ACEITE MINERAL

La poderosa Compañía Cunard Line acaba de aumentar su flota con dos grandiosos vapores de carga y pasaje *Scythia* y *Albania*, primeros de una serie de 12 vapores post guerra, cuya construcción debe terminar, según contrato, en el presente año. El *Albania*, de tonelaje de 33,000, deberá su propulsión y velocidad de 14 millas y media a la utilización del aceite combustible, quedando demostrado que tal adopción para las futuras unidades de la flota Cunard se considera en los círculos marítimos ingleses como prueba evidente de que dicho fuel-oil ha dejado su período de experimentación para erigirse con su tipificación en combustible marítimo por excelencia.

La reanudación de las relaciones comerciales del que fué imperio ruso con ciertos países de Europa y América, y en especial Italia, es de gran importancia por lo que atañe al mercado del petróleo en bruto, mineral combustible y derivados. Italia calculase que requiere hasta septiembre de este año unos 4 millones de toneladas de carbón norteamericano, de valor unos 24 millones de dólares, y un cuarto de millón de toneladas de petróleo, valoradas en 9 millones. De acordarse seriamente la compra del petróleo a Rusia, se calcula una gran reducción de precio de coste del producto embarcado en puertos del Mar Negro correspondientes al distrito georgiano de Baku.

Baku, ocupado unas veces por rusos y otras por ingleses, tenía en stock el 1.º de agosto del pasado año 24 millones de barriles de petróleo, habiéndose exportado los primeros ocho meses de 1919, 2 millones y medio de barriles de 42 galones.

En 1918 los bolcheviks exportaron de Baku 8 millones y medio de barriles con destino a Astrajan. La famosa conducción artificial de petróleo Baku Batum, recompuesta desde enero de 1919, debido a la mala clase de reparación, condujo solamente 2 millones de barriles. Según información de la Misión Militar inglesa, durante la ocupación pudo exportarse (1918 y 6 meses de 1919) 33 millones de barriles.

Francia ha iniciado una era, hija de la escasez del carbón. En Saintes varias locomotoras están sufriendo una transformación adecuada para utilizar el fuel oil como combustible; pero antes que la Compagnie de l'Ouest, ha iniciado sus experimentos la

P. L. M., cuyo plan es equipar 200 locomotoras e instalar depósitos en diversas estaciones, de una capacidad de 40 a 100 toneladas. Por el Estado se ha contratado ya la adquisición de 7,000 toneladas de aceite combustible.

Méjico, otro de los grandes países productores de petróleo, ha decrecido en 12 del pasado mes el dominio directo de la nación sobre el subsuelo y sus productos, lo que producirá gran depresión en los centros financieros norteamericanos, actuales explotadores de gran número de concesiones. Méjico, que en 1914 produjo 266 millones de barriles, logró obtener de sus pozos 350 millones; exportó a Norteamérica, en 1914, 1,400 millones de galones contra 1,978 millones en 1918, valorados estos últimos en 28 millones de dólares. Este producto se entiende aceite mineral crudo.

Norteamérica, que en estos años produce 10 millones de toneladas o 3 millones de galones de petróleo bruto al año, ha exportado a estas fechas 1/10 solamente de la gigantesca producción, a consecuencia de su propio consumo, que avanza en la proporción de 1,500 a 1,700 millones de galones al año.

Es probable que América deje pronto de exportar y se convierta en país consumidor.

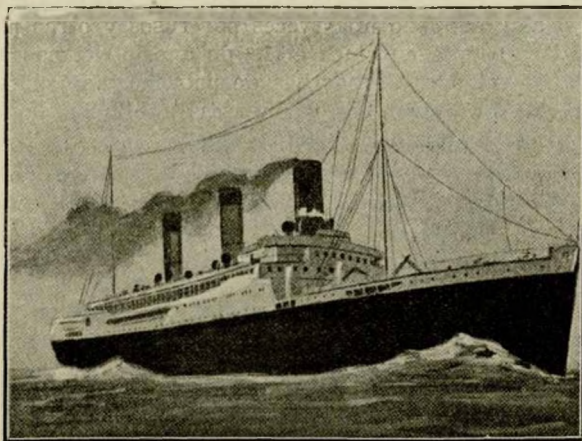
Ingleses y americanos piensan en este problema y adquieren directamente en Perú, Isla Trinidad, Mesopotamia, Rusia Caucásica y Checo Slovaquia grandes intereses petrolíferos para hacer frente a las exigencias del futuro.

La importancia del producto es cada vez mayor, debido al uso y aplicaciones en automovilismo, tractores agrícolas, canoas a motor, submarinos, aeroplanos, buques de guerra y mercantes y ferrocarriles.

El aceite mineral norteamericano empezó a adquirir importancia en 1862. La exportación del crudo y refinado llegó aquel año a 5 y medio millones de galones, valorados en milloón y medio de dólares.

A LOS FOTÓGRAFOS

Las fotografías que se nos remitan referentes a botaduras de buques u otros asuntos interesantes de carácter marítimo, serán publicadas en esta revista, abonándose por cada una de ellas cinco pesetas.



El paquebot francés *Sutfella*, construido en los Astilleros del Sena

En 1917 la exportación llegó a 2,700 millones, evaluados en 230 millones de dólares, representando en el comercio de Norteamérica en 1919 dicho producto el primero en volumen de importación (Méjico), segundo de exportación y el quinto en valor, y si bien en 1919 se exportó el 9 por 100 de menos, su valor aumentó en un 48 por 100 más.

La estadística del Ministerio de Comercio Norteamericano da los siguientes datos que prejuzgan la importancia en cantidad y valor:

Producto exportado en 1919	Millones galones	Millones dolares
Aceite mineral crudo.	163	9
Fuel oil y de gas.	898	49
Petróleo de alumbrado.	725	81
Lubrificantes.	273	86
Gasolina	322	86
Naftas, derivados y residuos.	145	39

LOS BUQUES TAYÁ

Incendio del «Roger de Lluria»

El vapor *Roger de Lluria*, de la casa Tayá, ha sufrido un importante siniestro en su viaje de Nueva Orleans a Barcelona. Durante la travesía de la Habana a Canarias se declaró un incendio en la bodega núm. 3. A su llegada a Santa Cruz de Tenerife procedióse a inundar las bodegas de popa, logrando así extinguir el incendio; por consecuencia de ello quedó el buque varado con la popa sumergida. El cargamento, formado principalmente de 4,500 balas de algodón, 1,200 sacos de azúcar y una partida de duelas, está gravemente averiado. Cuando se haya podido extraer el agua de las bodegas, se procederá a la descarga de las mercancías y a poner el buque a flote, con objeto de repararlo. El *Roger de Lluria*, como los demás buques de la casa Tayá, no está asegurado en España. El seguro del cargamento de algodón había sido cubierto en los Estados Unidos; las Compañías españolas únicamente tienen asegurados los aumentos de valor que había experimentado el algodón desde los contratos de compra.

El «M. Arnús»

Publica el «Lloyd's» la noticia, con fecha 14 de abril, de que el vapor *M. Arnús* navegaba fuertemente escorado a estribor en viaje de Nueva York a Norfolk.

No obstante parece que el buque llegó a Norfolk sin novedad.

Pérdida del «Sant Fost»

El velero *Sant Fost*, de la matrícula de nuestro puerto, perteneciente a la casa Tayá, naufragó en la costa de Doboy, Georgia. Había salido de Jacksonville con destino a Bilbao el 12 de enero. Fué hecho abandono del buque en 30 del mismo mes. El *Sant Fost* aparejaba de pailebot de tres palos, era de madera, de 480 toneladas de arqueo. Había sido construido el año 1890 en los Estados Unidos. No estaba asegurado en España. Es opinión generalizada que se trataba de un buque muy deficiente.

No se tienen noticias de la suerte que haya cabido a los tripulantes.

EL NEGOCIO MARÍTIMO

NOTAS DE CONSTRUCCIÓN

La producción del nuevo tonelaje de los astilleros escoceses se ha mantenido con notable firmeza, según se demuestra con las estadísticas publicadas el mes pasado, a pesar de las grandes dificultades con que han tropezado las casas constructoras para conservar el personal, con motivo de la falta de acero. El total de lanzamientos efectuados durante el mes de febrero en los astilleros de Escocia, comprende 20 buques ascendiendo a 38,460 toneladas. De estos buques, 15 con un total de 32,725 toneladas fueron construidos en el Clyde; uno de 4,650 toneladas en el Forth y cuatro de 1,085 toneladas en Aberdeen y pequeños puertos de Moray Firth.

Durante los dos primeros meses de este año, el total de buques construidos en el Clyde es de 25, que suman unas 72,640 toneladas, lo cual da un aumento de más de 30,000 toneladas sobre la producción durante los mismos meses del año pasado, y acusa una mayor producción que la alcanzada en los mismos meses de cada año desde 1912. La mayoría de los buques lanzados en el Clyde son cargos de primera clase y casi todos de grandes dimensiones.

* * *

Actualmente la ciudad de Bergen tiene una flota mercante de 169 buques, que suman 550,000 toneladas de peso muerto. Entre 47 navieros de esta ciudad tienen en construcción o encargados 86 buques, que dan un total de 450,000 toneladas de peso muerto. Cuando estos contratos estén cumplidos, la flota mercante de Bergen, que se halla distribuida entre 81 navieros, pasará de un millón de toneladas.

* * *

El arsenal de Cherbourg ha recibido orden de estudiar la construcción de embarcaciones fluviales y dar a conocer en seguida las condiciones bajo las cuales podrán hacerse estas construcciones, por razón de la mano de obra disponible y de las existencias que hay.

La misma orden ha sido transmitida también a los arsenales de Brest, Lorient y Rochefort. Estos tendrían que remitir los cascos y los de Cherbourg y Tolón los pondrían en condiciones de navegar.

* * *

En los astilleros de la «Société Provençale» de Construcciones Navales, de Ciotat, ha sido lanzado el cargo-boat *Commissaire Ramel*, destinado a la «Compagnie des Messageries Maritimes».

Las principales características de este buque son: eslora 145 metros; manga, 18; puntal, 11'40; capacidad cúbica, 13,145 metros cúbicos; peso muerto, 11,300 toneladas; potencia de las máquinas, 4,000 caballos.

El *Commissaire Ramel* es, tal vez, el buque más poderoso que se ha construido en Francia después de la guerra. Podrá quemar carbón y petróleo y será destinado a la línea Amberes-Extremo Oriente.

* * *

El gran paquebot *Lutetia*, de la Compañía Sud-Atlántica, que ha sido lanzado hace poco en los astilleros del Sena, ha terminado las pruebas reglamentarias y se viene preparando en Tolón para su primer viaje.

Pronto quedará también listo el *Massilia*.

Los mismos astilleros terminan también la construcción del paquebot *Providence*, de la Compañía Cyprien Fabre, el armamento del cual se halla muy avanzado.

Mientras se espera poner la quilla en diversos buques, estos astilleros reparan diez vapores grandes y pequeños. Durante la guerra fueron reparados 26 buques de todas clases, averiados por causa de torpedeamientos y choques con minas.

* * *

Con un capital de 4.000,000 de marcos finlandeses, se ha fundado en Abo una Compañía que se propone construir unos grandes astilleros modernos. Esta Compañía se dedicará con preferencia a la construcción de veleros con motor auxiliar y buques de acero de más de 3,000 toneladas de peso muerto. Se calcula que el capital que habrá de emplearse en la construcción de estos astilleros no excederá de 2.500,000 marcos.

LAS ACTIVIDADES NAVIERAS

Algunos de los más importantes navieros de Bergen están estudiando el establecimiento de una nueva línea de vapores cargos entre las costas occidentales de Noruega y el Báltico, o entre los puertos de Bélgica, del canal y costas orientales de Inglaterra y Noruega. Entre los productores noruegos hay grandes esperanzas de que dentro de poco tiempo la exportación de la sardina y pesca en conserva del Báltico aumentará considerablemente. La exportación de los puertos de Rusia y Alemania tiende a intensificarse y la exportación de madera y pasta de los puertos de Noruega a Bélgica y Francia va aumentando rápidamente.

* * *

El Comité que estudia el establecimiento de la línea férrea entre Noruega y Dinamarca ha informado que el coste y mantenimiento de dos ferryboats destinados a hacer dos viajes diarios, sería de 11.300,000 por año. El tráfico se calcula en 20,000 pasajeros y 147,000 toneladas de mercancías anuales. Con la conexión con los trenes de Friedrichshafen de Hamburgo, el trayecto entre Cristianía y Hamburgo quedaría reducido a 24 horas.

* * *

Debido al incremento del comercio entre Dinamarca y Rumanía, la Trans-Atlántic Company, de Copenhagen, ha decidido enviar mensualmente un vapor de 1,500 toneladas a los puertos de Rumanía. Rumanía ha hecho últimamente grandes compras a los puertos daneses y se espera que este vapor encontrará cargamento abundante para el viaje de regreso.

* * *

La Ellerman Wilson Line ha establecido el primer servicio regular de pasajeros y cargamento entre Danzig y Hull.

* * *

La Ozean Linie, de Hamburgo, que con motivo de la guerra y a consecuencia del armisticio perdió diez y seis buques, tiene encargados nueve vapores a astilleros alemanes para resarcirse de las pérdidas. El primero de estos buques será entregado a mediados del año actual y los restantes a intervalos de dos meses. Durante este tiempo la Compañía mantendrá su servicio regular con Cuba y México, con el único buque que le queda y otros buques «Chartered» destinados a este objeto.

* * *

Durante el mes de febrero se constituyeron en los Estados Unidos diez y siete Compañías de navegación, representando un capital de 34.000,000 \$. Tres de estas Compañías, que suman un capital de 13.500,000 \$, se dedican también a la construcción y otras organizarán servicios transatlánticos.

* * *

La «Société de Cargos Français», de Burdeos, aumentará su tonelaje en proporciones notables, no solamente por el aumento de su capital, sino también por acuerdos convenidos con un grupo inglés especializado en cuestiones coloniales.

La flota de esta Compañía comprende ocho buques de un total de 24,000 toneladas.

* * *

La Yugoslavia Express Agency, Ltd., ha establecido un servicio comercial directo entre Inglaterra y Yugo-Eslavia, vía Malta, a Metkovitch y Ragusa, desde donde las mercancías podrán ser transportadas en ferrocarril a Sarajevo, Brod y Belgrado. Se calcula que siguiendo esta nueva ruta las mercancías despachadas en Inglaterra pueden ser recibidas en Belgrado en el término de cuatro semanas.

El servicio se establece con salidas quincenales regulares de los puertos de Londres a Metkovitch o Ragusa y viceversa. La primera salida tendrá lugar a mediados del presente mes.

* * *

De Baltimore anuncian la formación de dos nuevas Compañías de navegación. Una de ellas es la Atlantic Gulf and Pacific Steamship Company, creada con un capital de 2.000,000 \$ que establecerá un servicio entre Baltimore y las costas occidentales de América. La flota inicial estará formada de cuatro buques de 7,500 a 9,000 toneladas de peso muerto.

La otra Compañía, cuyo nombre es Dansk Baltimore Steamship Corporation, abrirá un nuevo servicio entre Baltimore y varios puertos de Europa, de los cuales Danzig será el de destino. Esta Compañía cuenta con un capital de más de 2.000,000 de dólares.

* * *

La Atlantic Pacific Corporation ha establecido un servicio regular entre New York y los puertos de la India. Se anuncia que cuatro vapores de acero serán destinados a esta línea. Estos buques son: el *Santa Malta* (9,500 toneladas de peso muerto), el *Santa Clara*, el *Cacique* y el *Santa Olivia*.

El nuevo servicio se ha establecido de acuerdo con la W. R. Grace Company, a la que el Shipping Board ha asignado los dos buques *Abron* y *Seekonk*.

* * *

Entre las nuevas Compañías creadas en Francia, figura la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord (Charles Schiaffino et C.^{ie}), que establece diferentes servicios de carga y pasaje, principalmente en el Mediterráneo y puertos del Norte de África. Las oficinas centrales de la Compañía están en Argelia. El capital es de 25.000,000 de francos.

VENTA DE BUQUES

INGLATERRA

Un vapor sheeterdeck, de unas 7,710 toneladas de peso muerto, actualmente en construcción en Sunderland, a cuenta de unos navieros noruegos, que será entregado en julio o agosto de este año, ha sido vendido a compradores españoles por unas 360,000 libras.

Un vapor de unas 10,800 toneladas de peso muerto, en construcción en Sunderland, que será entregado en junio o julio de este año, ha sido cedido por navieros noruegos que lo habían contratado, a navieros suecos, por unas 350,000 libras.

Otro vapor shelterdeck, de 9,250 toneladas de peso muerto, en construcción en Middlesbrough, por orden de navieros noruegos, ha sido vendido a compradores franceses por unas 390,000 libras.

El vapor *Progress*, antes *Cordova*, y también *Jersmore*, de 2,387 toneladas de peso bruto y unas 3,400 de peso muerto, construido en 1913, ha sido vendido a compradores españoles por unas 112,000 libras.

ESTADOS UNIDOS

Ocho vapores construidos durante la guerra por cuenta del Shipping Board, han sido vendidos al Lloyd Royal Belge, de Amberes, por 6.086,000 \$ en un solo lote. Las condiciones de pago son: el 20 por 100 al contado, lo restante, en tres años, pagando el 5 por 100 de interés.

El «Shipping Board» también ha vendido quince pequeños vapores de acero a Compañías francesas y belgas y 12 boats de 5,100 toneladas de peso muerto al Gobierno de Rumanía.

La venta de buques pertenecientes al «Shipping Board» es muy considerable.

* * *

La «Consolidated Maritime Line», de Nueva York ha adquirido del «Shipping Board» el vapor ex-austriaco *Armenia*, de 7,500 toneladas de peso muerto, por 755,000 dólares. Este buque parece que será dedicado a recorrer la ruta entre Alemania, Inglaterra y América del Sur, que antes servían los vapores de la «Hamburg Amerika Linie».

Un representante de los compradores ha desmentido la noticia de que dicho transatlántico tenga que colaborar con la «Hamburg Amerika Linie», afirmando que el *Armenia* esperará independientemente hasta que los planes del «Shipping Board», referentes a la reapertura de las rutas comerciales germánicas estén resueltos completamente.

MISCELÁNEA

ESTADOS UNIDOS

Una grua de gran importancia

En el muelle de Filadelfia ha sido instalada una grua de un poder de elevación de 450 toneladas. La altura total es de 245 pies. Es el ingenio, de esta clase, más grande que se ha instalado hasta ahora en ningún muelle. Cuesta un millón de dólares, aproximadamente.

El aceite combustible

El Shipping Board anuncia que ha firmado contratos para la adquisición de 12.000.000 de barriles de aceite que serán remitidos a los puertos del Golf y del Atlántico dentro los seis meses próximos. La Mexican Petroleum Company remitirá 211.000 barriles mensuales a Galveston a 1'34 dólares el barril; 110.000 a Port Arthur, a 1'56 dólares el barril; 167.000 a New Orleans, a 1'40 dólares, y 512.000 a Jacksonville, a 1'50 dólares. También ha firmado un contrato con la Atlantic and Gulf Corporation para el envío de 1.600.000 barriles de aceite crudo mexicano ligero a 1 dólar el barril, más los gastos de exportación, al puerto de Tecumate (Méjico). La Standard Oil Company (New Jersey), ha firmado otro contrato para remitir 2.925.000 barriles a Nueva York, Baltimore y Norfolk, a 2'07 dólares el barril, precio en el que va incluido el impuesto de transporte del Gobierno, que es de 0'80 por barril.

INGLATERRA

La pérdida del «Tewkesburg»

La pérdida del vapor *Tewkesburg*, que al atascarse en la costa de Terranova, quedó convertido en dos trozos, tiene un interés particular. Este vapor, que antes llevaba el nombre de *Morgate*, en abril de 1916 encalló en Clonghey Bay (Irlanda), llevando cargamento de carbón. Entonces los aseguradores pagaron la pérdida total del buque que más tarde fué salvado en dos trozos, remolcándolos a un puerto en donde fueron unidos, quedando el buque arreglado. El nuevo buque fué inscrito en el registro; los nuevos compradores le pusieron el nombre que llevaba últimamente. Es interesante hacer resaltar que en 1916 su seguro valía 55.000 libras y la de ahora vale 100.000 libras, lo cual puede servir de guía para el estudio del movimiento de los precios durante estos últimos cuatro años.

CHINA

El vapor ex austriaco «Silesia»

Diarios de Pekín dicen que el ministro de China en Roma ha teleografiado a su Gobierno que el Gobierno de Italia dejará en libertad el vapor *Silesia*. Esta ha sido la solución dada al problema planteado sobre este buque. La cuestión es así: El vapor *Silesia* es de Trieste y anteriormente había formado parte de la flota del Lloyd Austriaco. Al comenzar la guerra se encontró en Shanghai, y cuando China intervino en el conflicto fué internado y adjudicado al Gobierno chino como botín de guerra. En diciembre de 1919, el Gobierno txeco-eslovaco contrató el *Silesia* al Gobierno chino para llevar repatriados de Shanghai a Trieste, via Vladivostok. Entonces el Tribunal

de 1919, el Gobierno checo-eslovaco contrató el *Silesia* fuese entregado de nuevo a su antiguo propietario, el Lloyd de Trieste, aprovechándose de la entrada del *Silesia* en aquel puerto ex austriaco. Ante esta determinación, el ministro de China en Roma dirigió representaciones al Gobierno italiano sobre este asunto y como que los tribunales habían declarado que el *Silesia* era buen botín de guerra efectuado por el Gobierno chino, el buque será devuelto a China.

SUECIA

Pérdidas de la Marina sueca

Según las estadísticas correspondientes al año 1919, publicadas por el Board of Trade de Suecia, resulta que la marina mercante de dicho país durante el año citado experimentó la pérdida de 54 buques, 12 de los cuales fueron destruidos a consecuencia de la explosión de minas.

La flota mercante

El total de la flota mercante sueca a últimos de febrero era de 2.690 buques, con un conjunto de 1.012.808 toneladas. Durante el mencionado mes, la flota experimentó la pérdida de cinco vapores de un total de 1.916 toneladas y de 3 veleros de un conjunto de 620 toneladas y fué aumentada con 7 motorboats que suman 1.041 toneladas de pesos bruto.

ARGENTINA

Orden anulada

El Gobierno argentino ha publicado un decreto anulando la orden de internarse de los vapores anteriormente alemanes *Patagonia Seydlitz* y *Helger*.

BÉLGICA

Cargamento de lana

En Amberes dos vapores han descargado 28.000 balas de lana de Australia; éste es el cargamento mayor recibido en Amberes después del armisticio.

Demanda belga

El Consejo Supremo Naval ha adoptado una resolución pidiendo la restitución de los buques destruidos por los alemanes, tonelada por tonelada, en compensación de la imposibilidad de reconstruir durante la ocupación alemana. La resolución también pide la inmediata remesa de los buques incautados legalmente y condenados por el Tribunal de Presas belga.

Nueva Compañía

Se ha creado en Bruselas la «Compagnie des Affreteurs Réunis Belges», filial de la misma compañía de París. La nueva entidad, que ya cuenta con dos vapores, tiene por objeto el armamento y la explotación de buques de comercio. Su capital es de cinco millones suscrito mitad por mitad entre los belgas y los «Affreteurs Réunis» y la Sociedad «Les Vapeurs français».

FRANCIA

Naufragio de un vapor

Ha naufragado el vapor *Cordier*, uno de los buques de cabotaje contruidos por encargo del subsecretario de la Marina Mercante.

Salió de Nantes el 16 de marzo, y al día siguiente se le abrió una vía de agua, a la altura de Conquet, en el litoral de Cherbourg. No se sabe si esto sucedió por causa de un ligero tropiezo o bien por un vicio de construcción. Pero el buque se fué llenando de agua y se hundió.

La tripulación embarcó en tres botes, pero el capitán y el tercer maquinista que quedaron a bordo se ahogaron. Los otros tripulantes lucharon contra el mar, perdiéndose de vista. Solamente una de las tres embarcaciones, conteniendo cuatro tripulantes, fué encontrada por el vapor *Wagland*. Los naufragos fueron conducidos a El Havre.

Del tipo de este pequeño vapor, navegan dos más y otro que se está terminando en El Havre. Es opinión general que se trata de una flota deficiente.

Nuevos astilleros

Se anuncia la próxima constitución en Strasburgo de la «Société des Chantiers et Ateliers du Rhin Français». El estudio ha sido hecho por la casa Agustín Normand, la que aportará su concurso técnico. La entidad quedará constituida por la sociedad de estudios «El Consorcio», de París, y diversos bancos de Alsacia-Lorena.

ITALIA

Una reparación interesante

Los astilleros Orlando hermanos, de Liorna, han terminado la reparación del buque inglés turret deck *Rio Claro*, de 5,000 toneladas que fué torpedeado cerca de Riva Origosso el 6 de enero de 1918.

Este vapor pudo llegar a la costa, en la que un temporal lo dividió en dos trozos, llevándose mar adentro toda la popa y una parte de las máquinas.

La importante Sociedad italiana de Salvamento y de Navegación se encargó de salvar por lo menos la parte anterior, lo que consiguió después de muchos trabajos, encargando a los astilleros Orlando el ponerlo en condiciones de navegabilidad, haciendo nuevo el trozo que faltaba.

Dicha entidad de salvamento, en dos años, ha recogido doce buques grandes en las costas de la península.

BRASIL

Un puerto franco

El Gobierno ha acordado crear en la isla del Gobernador un puerto franco para el comercio internacional y depósito libre de carbón.

Se intentó establecerlo en Recife, pero no ha podido hacerse por no encontrarse el espacio necesario.

SUIZA

Buques vendidos

La Unión Suiza de Transportes Marítimos que se había constituido en 1918 con el propósito de crear una flota comercial suiza, se ha disuelto, habiendo vendido los buques que había adquirido a una casa armadora francesa.

HUNGRIA

La navegación del Danubio

En la primera reunión de la Comisión Internacional de la Navegación del Danubio, celebrada en Budapest, se tomaron los siguientes acuerdos: Que la navegación por el Danubio queda abierta a los bu-

ques de todas las nacionalidades; que la conservación de las riberas correrá a cargo de los Estados ribereños, y que los gastos de la Comisión Internacional del Danubio serán cubiertas por una tasa sobre los fletes de los buques que utilicen el río.

MARRUECOS

Pilotaje a Casablanca

En virtud de una reciente disposición, se ordena que todos los buques que entren o salgan del puerto de Casablanca habrán de llevar a bordo un piloto. Los únicos buques que están libres de esta formalidad son:

1.º Los veleros de menos de 80 toneladas de peso bruto.

2.º Los vapores de menos de 100 toneladas de peso bruto.

2.º Los buques dedicados a la pesca y que habitualmente navegan entre los puertos de la costa de Marruecos.

4.º Los buques de guerra franceses o los pertenecientes al Estado del Cherif o a armadas extranjeras.

Este servicio está regulado por un consejo de administración presidido por el ingeniero jefe de obras públicas.

UNA NUEVA OBRA NÁUTICA

Hemos tenido ocasión de ver una nueva obra de gran utilidad para los náuticos. Se trata de las «Tablas Marinas», calculadas y publicadas por los señores Villalón y García de Paredes.

Cuando estos señores publican una obra, cosa que a pesar de ser bastante seguida, no es tan frecuente como los marinos desearían, es siempre seguro que los navegantes disfrutarán de una nueva comodidad y ligereza en sus cálculos o estudios.

Villalón y García de Paredes son dos nombres que desde hace muchos años están íntimamente ligados con la enseñanza náutica, y que tal vez nadie mejor que ellos conoce la verdadera necesidad de como han de ser las obras de estudio y de consulta de nuestros náuticos. Por esto sus obras son siempre esperadas, y con justicia muy apreciadas.

Las «Tablas Marinas» de Villalón y García de Paredes son completas y contienen todo lo necesario para los modernos cálculos de navegación; al final tienen una clara explicación del uso de las tablas, acompañada de numerosos ejemplares que hacen extraordinariamente sencilla la comprensión y utilización de las Tablas.

Los tipos de impresión son adecuados y claros, cosa que no siempre han sabido tener en cuenta muchos editores, ignorando, o queriendo ignorar que, a bordo la luz no es siempre buena y que precisamente a veces peor en el momento en que con más rapidez se necesita hacer un cálculo.

Si las obras de los señores Villalón y García de Paredes no se recomendasen por sí solas, con mucho gusto haríamos la recomendación de las tablas que, gracias a dichos señores, acaban de ver a luz.

Nuestra cordial felicitación a los autores.

INFORMACIÓN GENERAL

MADRID

Compra de material de guerra

El Gobierno español, según noticias de la prensa marítima inglesa, además de adquirir gran número de aeroplanos y material de guerra en los últimos meses, acaba de comprar en el curso de las últimas semanas, material de guerra inglés por valor de unas 360,000 libras esterlinas.

El estudio de los mares

El *Diario Oficial del Ministerio de Marina* publica una Real orden en la que dispone que D. Odón de Buen, inspector de estudios científicos y estadísticos de pesca en el ministerio, y director del Instituto español de Oceanografía, en unión del capitán de corbeta D. Javier de Salas, se trasladen a Copenhague, Londres y París, con el fin de gestionar y obtener la admisión de España en la Comisión internacional de los mares y trazar el plan de colaboración en los trabajos acordados en la reciente reunión de dicha Comisión en Londres, principalmente en lo que se refiere al Golfo de Vizcaya, a los estudios acerca de la sardina, la caballa y el atún, y a cuanto se relacione con nuestra zona de pesca, y con la posible intervención de España en las pesquerías de bacalao.

Sociedad petrolífera española

Un Banco de Madrid, según se dice el Banco Urquijo, y un grupo inglés, va a constituir una Empresa, con domicilio en Madrid, que se denominará Sociedad Petrolífera Española, la cual contará con un capital de 12.500,000 pesetas, representado por 25,000 acciones de 500 pesetas cada una.

Su objeto será la venta del petróleo y sus productos en España y en sus posesiones de Canarias, Norte de África y Baleares.

Junta Consultiva

Ha sido convocada para el día 10 de mayo próximo la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima con el fin de celebrar la primera reunión ordinaria del presente año y tratar de los asuntos que figuran en el siguiente orden del día:

Junta en pleno.—1.º Reglamento para aparatos de salvamento de los buques mercantes.

2.º Reglamento de seguridad de los buques mercantes en la mar.

3.º Instancia de la Asociación de Patronos de cabotaje El Faro, domiciliada en Valencia, solicitando determinadas mejoras para dicha clase.

4.º Reglamento de instalación de los motores de combustión interna a bordo de los buques mercantes.

5.º Instancia de la Asociación de Armadores Navegación Libre Española, solicitando la suspensión temporal de los efectos de la R. O. de 4 de febrero de 1915, aprobando el Cuadro indicador del personal que deben llevar los buques mercantes.

La emisión de obligaciones de la Transmediterránea

El miércoles, día 7 del actual, se celebró la emisión de obligaciones al 6 por 100 de la Compañía Transmediterránea, por el importe total de 20 millones de pesetas, habiendo concurrido más de mil suscriptores, que solicitaron, en junto, unos 286 millones, por lo cual, quedando la suscripción cubierta con exceso

catorce veces, se ha acordado prorratear la adjudicación con arreglo al 7 por 100 de los pedidos.

Se hablaba por algunos de que, por tratarse de obligaciones nominativas, a cuya condición no se halla acostumbrado nuestro mercado, sería probable que surgieran dificultades para su cotización oficial; pero todo depende de que se procure facilitar las transferencias, ya que el carácter de nominativas lo tienen las expresadas obligaciones, por exigencia de las prescripciones dictadas para evitar la enajenación de barcos españoles a súbditos extranjeros.

BARCELONA

Servicio a Nueva York

Acaba de inaugurarse un servicio rápido mensual entre la península y Nueva York, con escalas en Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz, a cargo de la Compañía Transmediterránea.

Las salidas serán de Barcelona el 1.º de cada mes y de Cádiz el día 8, a las cinco de la tarde, directamente para Nueva York.

Inauguró dicha línea el magnífico vapor *Escolano*, recién salido de los astilleros, de 5,500 toneladas de desplazamiento, y al mismo servicio se asignan el *Romeu*, de igual desplazamiento, así como el *Capitán Segarra* y *Marqués de Campo*, estos dos últimos de 4,500 toneladas.

Estos dos buques llevarán solamente pasaje de primera clase, siendo su precio, manutención comprendida, de pesetas 1,250 por pasajero en los camarotes de dos literas y de pesetas 1,875 en los individuales.

Por una línea a Oriente

La Cámara de Comercio, en su última sesión, tomó el acuerdo de favorecer las demandas hechas en pro del establecimiento de una línea de vapores españoles que aseguren la comunicación regular con los puertos de Oriente.

Botadura de un pailebot

Ha tenido lugar la botadura del nuevo pailebot *Benigno Bueno*, construido en los astilleros B. B. G. de Casa Antúnez, habiendo sido inspeccionada su construcción por el «Bureau Veritas».

Desplaza el nuevo pailebot 200 toneladas y lleva un motor de 30/40 caballos de cuatro cilindros.

La botadura se realizó felizmente, habiendo fondeado en el puerto por la tarde.

El acto se efectuó sin ceremonial alguno.

La revista «Ibérica»

Hemos recibido el número extraordinario de la revista *Ibérica*, que resulta verdaderamente notable, tanto por sus trabajos de vulgarización científica como por su espléndida presentación.

Felicitemos cordialmente a los redactores de esta importante publicación.

La correduría marítima

La Asociación de Navieros del Mediterráneo ha elevado al Ministerio de Fomento un informe en contra del proyecto de Ley de Correduría marítima.

Pérdida total

Desgraciadamente no ha sido posible, dada la situación en que quedó, el salvamento del hermoso pai-

lebot *San José de la Montaña*, del conocido comerciante y armador D. Miguel Picó y Jou, que por efecto de los duros temporales corridos, embarrancó en la playa de los Alfaques.

La pérdida es total del buque y cargamento, no estando asegurados ambos.

La «Navigazione Generale Italiana»

Ampliando la noticia del número anterior referente a la nueva agencia en Barcelona de la «Navigazione Generale Italiana», podemos añadir que esta agencia quedará instalada espléndidamente en los amplios locales de los bajos de la casa núm. 1 y 2, de la Rambla de Santa Mónica.

Estos locales han sido adquiridos por la «Italia América», agentes generales en España de la «Navigazione Generale Italiana» y las demás Compañías que han sido fusionadas dentro de la misma.

Para los efectos del pasaje de tercera clase y mercancías continua como consignataria de la «Navigazione Generale Italiana» en Barcelona, la casa Parés y Compañía.

El puerto franco

Por las dos Cámaras ha sido aprobado el proyecto de ley autorizando la expropiación de los terrenos afectados para la construcción del Puerto franco de esta ciudad.

Con este proyecto quedan listos todos los trámites que eran necesarios antes del funcionamiento del puerto franco y ahora el Consorcio imprimirá mucha actividad para lograr prontamente que sea para Barcelona y España un beneficio para todos.

La concesión hecha a favor de los Créditos y Docks para el funcionamiento del Puerto franco es una garantía de acierto, pues conocidas son las actividades en este sentido desarrolladas por la entidad, tanto en los Depósitos Comerciales de Barcelona como en el Puerto franco de Cádiz.

En el muelle de Barcelona se construyen actualmente las vallas que cerrarán los tinglados concedidos por la Junta del Puerto para que pueda empezar a funcionar el Puerto franco de Barcelona. Además, el Consorcio del mismo ha pedido a la Junta otros terrenos en el muelle del contradique.

Estos constituirán los emplazamientos provisionales del Puerto franco de Barcelona, pero créese que el pequeño espacio que ocuparán, comparado con la importancia que puede adquirir, será subsanado dentro de pocos años, pues en seguida empezará la construcción del proyecto definitivo, obra de amplísimas proporciones y que abarca la mayor parte del delta del río Llobregat.

Por medio de canales navegables, los buques podrán cargar y descargar en muelles interiores. El espacio de los mismos será provisto de tinglados. En otras dependencias habrá los almacenes para manipulación de mercancías.

Confiamos para dentro de poco poder publicar una extensa información del Puerto franco, mejora que puede cambiar radicalmente las actuales condiciones del Puerto de Barcelona.

BILBAO

Juntas generales

Durante el mes corriente han sido muy numerosas las Juntas generales de las importantes empresas bilbaínas.

Como no disponemos de espacio para dar cuenta de todas ellas, dejamos para mejor ocasión poner de relieve los esfuerzos incesantes que realizan en beneficio de la prosperidad económica del país.

El «Arno-Mendi»

Ha efectuado pruebas definitivas en Bilbao el nuevo vapor *Arno-Mendi*, construido en los Astilleros Euskalduna para la casa Sota y Aznar.

Las pruebas dieron excelente resultado.

El nuevo buque tiene 8,000 toneladas de carga y 5,700 de registro bruto.

Está dotado admirablemente, siendo el coste del buque de 4.000,000 de pesetas.

Fué despachado para Bahía Blanca (República Argentina), adonde va requisado por el Gobierno español, para traer trigo a España.

Sa capitán es D. Alfredo de la Sota.

La correduría marítima

La Junta directiva de la Cámara de Comercio, presidida por D. Tomás Urquijo, acordó informar al ministro de Fomento y a la Jefatura de Obras públicas, respectivamente, en contra del proyecto de Ley de Correduría marítima.

La reforma de la Escuela de Náutica

El alcalde ha dirigido al ministro de Instrucción pública el siguiente telegrama:

«Interesa en grado sumo a Bilbao reforma Escuela Náutica conforme proyecto Diputación, que deja a salvo altos intereses del Estado, sin dispendio alguno para el mismo, indispensable para aumentar conocimientos nuestros marinos en estos tiempos tantos adelantos Marina mercante para mejor desarrollo del comercio, causando perjuicios esta provincia la no inmediata aprobación.»

El Depósito franco

Por disposición de la Dirección general de Aduanas, el día 1.º de mayo empieza a funcionar el Depósito franco del puerto de Bilbao.

El puerto de Bermeo

Ha sido firmada una R. O. que autoriza la transferencia de la contrata de las obras del puerto de Bermeo en favor de la Diputación de Vizcaya.

Se activarán las obras a fin de poner este puerto en las condiciones que desean los habitantes de Bermeo y que son las necesarias para bien de todos.

Pruebas de un motor marino

El pallebot *Magdalena*, de la matrícula de Bilbao, salió el domingo del Arenal al Abra con objeto de probar un motor marino de 45 caballos de la casa «Fairbanks Morse».

El pallebot alcanzó una marcha de 8 millas fuera del puerto.

Los invitados a las pruebas fueron obsequiados a bordo con un lunch y felicitaron a los representantes de los motores D. Arcadio D. de Corcuera y Compañía, por el éxito obtenido.

Este velero fué construido en los astilleros de Llercia (Bilbao). Es de 190 toneladas de desplazamiento.

Nuevas Sociedades

Se ha constituido la Compañía Pesquera Vizcaína, Sociedad Anónima en Algorta-Guecho (Vizcaya).—

Objeto, compra-venta y explotación de buques; capital, 250,000 pesetas, divididas en acciones de 500 pesetas cada una.

CADIZ

Los astilleros gaditanos

Los talleres del Astillero Gaditano se hallan cerrados desde hace muchos días a causa de que entre la empresa y los obreros no hay acuerdo.

Los obreros solicitan unificación de jornales para los oficiales de remachadores y la abolición del trabajo a destajo.

Salvamento de un velero

El vaporcito *Cristina*, de la casa Millán, ha logrado poner a flote a un pailebot francés que embarrancó en un arrecife de la costa frente a Cádiz.

El buque será reparado en la factoría de Matagorda.

GIJON

Adquisición de un vapor

Ha entrado en el Musel el magnífico vapor *Inocencio Figaredo*, de 500 toneladas, que acaban de adquirir en Bilbao para el tráfico de carbón entre los puertos de Asturias y Mediterráneo, los señores Ibrán y Orueta.

Manda el buque el experto capitán gijonés D. Tomás Fernández Quirós.

Vapor varado

Según un despacho que se recibió en la Comandancia de Marina de la Ayudantía de Ribadesella, al intentar salir del puerto el vapor noruego *Mercator*, quedó varado a bastante distancia de la barra y en lugar alejado de todo peligro.

Nuevo pailebot

Llegó al puerto de Gijón el sólido pailebot de tres palos, que lleva el nombre de *Ricardo*, el cual fué construido recientemente en Luarca, con arreglo a un proyecto del inteligente maestro de aquella villa, don Francisco S. Manso, e inspeccionado por el «Bureau Veritas».

El *Ricardo* fué botado al agua en Luarca, con feliz éxito, llegando a Gibraltar con cargamento de madera.

El armador del buque es D. Ramón Cotarelo, vecino de la industriosa villa de Luarca.

Manda el *Ricardo*, el experto capitán de la Marina mercante, D. Marcelino Menéndez.

Las características del elegante pailebot, son las siguientes:

Eslora, 34,21 metros; manga, 7'68 ídem; puntal, 5'85 ídem. Su desplazamiento es de 400 toneladas.

Se dedicará preferentemente a la navegación de altura y carrera de América, para lo cual pronto le será instalado un potente motor sistema «Diesel».

El aparejo y velamen son obra de D. Victoriano Echániz.

El Depósito franco del Musel

Se ha celebrado en Gijón una Asamblea de fuerzas vivas de entidades económicas, con objeto de hacer las designaciones de los representantes que en delegación de cada una habfan de constituir el Consorcio.

Fué designado presidente del mismo el señor Farias de Bolache, presidente de la Agrupación de fabricantes e industriales de Gijón.

Con esta última designación queda definitivamente constituido el Consorcio por las ocho entidades siguientes:

Ayuntamiento de Gijón, Cámara de Comercio, Agrupación de Fabricantes e Industriales, Unión de los Gremios, Junta de Obras del Puerto, Banco Minero Industrial de Asturias, Banco de Gijón y Círculo de la Unión Mercantil.

Al día siguiente se dió forma legal a la creación del Consorcio, otorgando ante notario escritura pública, e inmediatamente se enviarán a la Superioridad los planos, tarifas y demás documentos que determina el R. D. de 25 de marzo de 1919, relativo a la concesión del Depósito franco para el Musel.

MALACA

El correo para América

Por la Dirección general de Correos y Telégrafos, y respondiendo a gestiones hechas por la Cámara en favor de las clases mercantiles que representa, se ha dispuesto que la correspondencia para América, que antes tenía que ser conducida a Cádiz, para embarcar en buques correos que precisamente habían tocado antes en el puerto de Málaga, sea embarcada aquí en lo sucesivo, con lo que se evita el grande retraso con que podía arribar a su destino el correo de América cuando por demora en la llegada de los trenes a Cádiz no se alcanzaba el buque que había de conducirlo.

Línea de vapores a Oriente

En la última sesión celebrada por la Cámara de Comercio acordose reiterar las gestiones para que en los nuevos servicios de comunicaciones marítimas se establezca la línea subvencionada a Oriente.

Las obras del puerto

También acordó solicitar de la Superioridad la ejecución inmediata de las obras de construcción de la verja de cerramiento, el cuartelillo de la guardia civil, los tinglados cerrados y el servicio de gruas.

SANTANDER

Trabajos de salvamento

Continúan los trabajos de salvamento del vapor *Elvirita*, embarrancado en la playa de Liencres.

El estado del mar ha dificultado los trabajos que se vienen realizando.

Velero en peligro

La goleta *Margarita*, de la matrícula de Bilbao, se hallaba en peligro de irse a pique por tener una vía de agua.

Se le prestaron auxilios por parte de un vapor pesquero, remolcando la goleta hasta Puerto Chico, donde quedó fondeada.

La goleta estaba cargada de sosa en bidones y la mercancía sufrió poco. El barco no estaba asegurado.

El «River Clyde»

El histórico transporte de guerra inglés *River Clyde* adquirido por el conocido naviero santande-

rino señor Pardo, en Malta, ha sido remolcado a Palerm, donde sufrirá una importantísima reparación, aunque, según informes, el estado general del buque es bastante bueno.

Este magnífico vapor será abanderado en Santander, destinándole su armador a la carrera de América.

SAN SEBASTIAN

Una Escuela de Náutica

El diario *La Crónica*, de San Sebastián, en un artículo publicado el 5 del corriente, se queja de que en Guipúzcoa no haya una sola escuela de náutica, y propone que, con el concurso de la Diputación, se organice una para responder a las necesidades de los jóvenes guipuzcoanos que quieran cursar la carrera náutica.

Sociedad del Puerto de Pasajes

Con asistencia de una representación de 3,435 acciones de capital, celebró su Junta general ordinaria de accionistas la Sociedad General del Puerto de Pasajes.

Se leyó una detallada Memoria en la que se ve que el movimiento del puerto fué en 1919 de 236,541 toneladas de importación, y 128,934 de exportación, contra 370,311 y 63,506 en 1918, o sea 65,428 más en exportación en 1919.

En 1919 los productos brutos alcanzaron pesetas 1.658,409'25, contra 1.655,848'30 en 1918.

CORUNA

Junta de Obras del Puerto

En la última sesión celebrada por la Junta del Puerto, entre otros asuntos, acordó los siguientes:

Aprobar el informe del señor ingeniero director al expediente promovido por la sociedad Figueroa y Campos, en solicitud de autorización para establecer dos depósitos de carbón.

Nombrar una ponencia para que estudie y proponga una revisión de los actuales arbitrios, en virtud de una comunicación de la Dirección general, que dispone sean elevados.

El Instituto de Náutica

El señor Abad Conde dió cuenta en el Ayuntamiento del resultado de sus gestiones en Madrid, encaminadas a conseguir la creación en La Coruña del Instituto de Náutica, afirmando que en breve será elevada a la categoría de Instituto la Escuela que existe aquí actualmente.

Se otorgó un voto de gracias al señor Abad Conde, pues a su actividad se deberá principalmente la conversión de la Escuela de Náutica en Instituto.

HUELVA

Las Obras del Puerto

El proyecto de empréstito para la Junta de Obras del puerto de Huelva ha producido general desencanto, pues no tan sólo no beneficia los proyectos concebidos por la Junta, sino que los perjudica grandemente, ya que lejos de concederse por el Gobierno 400,000 pesetas para amortización e intereses, como había convenido con los representantes en Cortes, destina a dicho fin la subvención anual del puerto.

Si a esto se añade que obliga a emplear 500,000 pesetas en el dragado del Tinto y destina 300,000 a

pagar los gastos del dragado realizado por los holandeses, se comprenderá fácilmente la imposibilidad en que se coloca por el referido empréstito para que la Junta de Obras del puerto proceda a la realización de los grandes proyectos de mejoramiento del puerto y construcción de los muelles definitivos.

El presidente del puerto e ingenieros del mismo, al tener conocimiento de la obra gubernamental, se han dirigido a los representantes en Cortes y a la Prensa, reclamando el apoyo de la opinión, para que todos unidos gestionen la modificación del perjudicial proyecto sometido a la aprobación del Parlamento.

Por la presidencia del puerto han desfilado numerosas personas de todas las clases sociales, para depositar sus tarjetas o estampar sus firmas en los pliegos colocados en el vestíbulo de dicha dependencia como protesta contra el proyecto de empréstito presentado por el Gobierno al Parlamento.

PALMA DE MALLORCA

Botadura de dos veleros

En el astillero de los señores Mayol y Calafat, fué botada al mar una balandra recién construída en dichos astilleros.

Una vez al agua, fué remolcada al interior del puerto por la lancha automóvil de la «Isleña».

— Recientemente ha sido botado el nuevo velero construído en el astillero que los Hermanos Ballester tienen montado en el Mollet (Palma de Mallorca).

Dicho buque va aparejado de pailebot y de denominación *Bernardo*.

MAHON

Pósito pescador

En reunión celebrada por los pescadores de Mahón y de Villa-Carlos, se acordó telegrafiar al señor Sarrategui, distinguido marino, iniciador de los pósitos pescadores en España, rogándole venga a esta ciudad para la fundación del proyectado, pues se consideran muy necesarias su dirección e intervención para el éxito de tan laudables propósitos. En igual sentido se telegrafió también al Diputado señor García Parreño.

— En Fornells ha quedado ya constituido un pósito pescador del que se esperan grandes beneficios para los pescadores de aquel puerto.

LAS PALMAS

Llegada de un buque de guerra inglés

Ha llegado a este puerto el buque de guerra inglés *San José*, que realiza viaje de instrucción. Continuará su viaje por diversos puertos de España.

Incendio en el «Manuel Calvo»

Llegó al puerto de Las Palmas el vapor *Manuel Calvo*, de la Compañía Transatlántica, procedente del Centro América, con numeroso pasaje y carga para Canarias y la península.

Al disponerse a salir para Cádiz y Barcelona, se notó que había fuego en las bodegas. Procedióse a la extinción del incendio, que en pocos momentos tomó grandes proporciones.

Los pasajeros ayudaron a la tripulación en el trabajo de desalojar las bodegas, en las que había 400 toneladas de carbón. Hubo necesidad de desembarcar el pasaje y consiguióse sofocar el incendio.

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 15 de mayo de 1920

Núm. 3

Subscripción: España 15 pesetas año
" Extranjero 20 " "
Número suelto. 0'75 " "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: :: Teléfono 4863 A.

LAS MEJORAS EN EL PUERTO DE VIGO

Como hacía suponer la propia importancia de la reforma, el proyecto de ley autorizando a la Junta del Puerto vigués para emitir un empréstito de cien millones, con objeto de poner el puerto en condiciones de situarse a la altura de los primeros en el Atlántico, ha producido una gran efervescencia en tierras gallegas particularmente y en general en toda España. No nos entrometeremos en la crítica que del proyecto haya podido hacerse por parte de muchos, tanto en sentido favorable como no, porque en resumen de cuentas era de suponer que esta concesión había de despertar los anhelos legítimos de todo puerto español.

Hace un año próximamente, coincidieron las concesiones de grandes créditos destinados a los puertos de Lisboa, Génova y Marsella, por parte de los gobiernos portugués, italiano y francés. En aquella ocasión surgieron comentarios que hacían resaltar la trascendencia de aquellas concesiones, significando que los grandes puertos vecinos amenazaban más que nunca la prosperidad de los puertos de España. Entre aquellos comentarios había uno que se relacionaba especialmente al caso de los puertos de Lisboa y Vigo, haciéndose la comparación de que en tanto el primero podría gozar de todas las ventajas para ceder atraque a los grandes navíos que atravesaran el Atlántico, el segundo seguiría olvidado por falta de ayuda económica que le pusiese en condiciones de competir con el primero.

Si en aquella ocasión se planteó la cuestión de que el principal puerto español atlántico, dada su situación privilegiada de ser el más próximo y adecuado para unir Norte América y Europa, había de ser Vigo, ahora que ha llegado el momento propicio de que esta mejora cristalice en realidad, no podemos menos de exteriorizar nuestra absoluta conformidad con el proyecto deseando que se lleven a término con toda rapidez las obras del puerto vigués.

El proyecto referente al puerto de Vigo fué aprobado sin objeciones por el Senado, empero a

su paso por el Congreso quedó pendiente de aprobación, puesto que algunos diputados proponían que la ayuda económica se hiciera extensiva a otros puertos españoles que también la necesitan.

No puede acusarse a estos diputados de que tengan intención de perjudicar los intereses de Vigo, que són los de todo el país, ya que la opinión de aquellos representantes del país puede ser digna de ser tomada en consideración como la de los elementos que defienden la ampliación del puerto de Vigo. Sin embargo, esta extensión de la ayuda estatal que se pretende, corre peligro de que por no poderse o no quererse conceder, se vuelva en imposibilidad de mejorar un solo puerto, lo que a toda costa debe ser evitado. Si los diputados que se opusieron a la aprobación del proyecto pidiendo una prolongación de ayuda gubernamental han comprendido que no puede concederse, es noble deber en ellos no entorpecer la mejora del puerto vigués, ya que si es muy sensible que los puertos de España permanezcan abandonados con excepción de uno solo, sería mucho peor que se hallaran todos en el mismo nivel de abandono.

La cuestión de la mejora del puerto de Vigo plantea el problema de la política portuaria. Las naciones más florecientes poseen gran número de puertos dotados de un utillaje más o menos perfecto con arreglo a su categoría. Como es natural no todos los puertos pueden tener la misma importancia, pero tampoco es justo que se niegue a una localidad el derecho de tener un puerto necesario para su prosperidad si así lo cree necesario. Esta es la razón por la cual los países marítimos por excelencia han adoptado un criterio de dejar en libertad a las localidades para crearse un puerto con arreglo a sus necesidades y a la medida de sus medios, y aun acudiendo al Estado en solicitud de ayuda, ésta no puede ser tan considerable como la que debe otorgarse a los puertos vitales del país.

No existiendo libertad de acción para los puertos, resulta que todas las poblaciones marítimas

quieren puerto y naturalmente todas esperan que la ayuda del Estado les convierta en poseedores de esta mejora. No hay duda que esto es imposible y con tantos puertos a atender, ninguno de ellos queda debidamente atendido.

No solamente es contraproducente el centralismo en este sentido, sino que también lo es para el funcionamiento de los puertos. Convencida de ello, prepárase Francia a conceder autonomía a sus puertos, con el propósito de que la acción del Estado quede concretada a la inspección y que en modo alguno ponga obstáculos a la voluntad de las localidades marítimas. Con esta autonomía nadie podrá quejarse de que carezca de puerto o que el funcionamiento de éste sea malo, ya que todo ello dependerá de su actuación. Aunque no cuenten con la esperanza del auxilio del Estado, podrán convencerse todos que el mayor apoyo que puede prestarles es la completa libertad de buscarse los ingresos y administrarse el puerto como mejor convenga a los intereses de la localidad y del tráfico marítimo. Así serán alentados los pequeños puertos sin perjuicio de que el Estado conceda a los de gran importancia los créditos necesarios para que cumplan los grandes fines que tienen señalados. Pero este concurso debe prestarse sin la pretensión de intervenir directamente en el funcionamiento de los puertos sino atendiendo solamente que su protección la demandan los intereses generales del país.

Claro está que con el problema de la política portuaria está íntimamente ligado el de la administración. Precisa, también, que todos los centros marítimos estén en armonía con la nueva organización que se da a los puertos, pues de lo contrario las facilidades del tráfico se verían contrarrestadas por la organización deficiente de todos los requisitos oficiales necesarios a la navegación.

Por infortunio, nuestro Gobierno, ni concede autonomía a los puertos ni protege los de importancia internacional. Se da el caso ahora, por las anteriores razones, de que el proyecto de Vigo, se entretenga en el Congreso porque lo que allí no se ha llevado a cabo tampoco ha sucedido en ningún otro puerto español de importancia de los que necesitan ponerse en inmejorables condiciones para no quedar en estado de inferioridad manifiesta junto a los grandes puertos de otras naciones.

De todas suertes, estos diputados que se oponen a la aprobación del proyecto de la mejora del puerto de Vigo, harían obra mucho más útil para los intereses del país aprovechando la ocasión para presentar un proyecto de autonomía de puertos no solo para que se pudiera emitir empréstitos e imponer tributos, sino también para que

existiera una dirección única orientada en el sentido de los puertos ingleses que fuese garantía de la buena disposición del tráfico marítimo y del utillaje.

Poner obstáculos a que el puerto de Vigo sea el mejor de España sin seguridad de no conseguir una finalidad más apreciable, esto es, la de que se vean atendidos todos los puertos españoles de importancia, es hacer labor negativa. El proyecto para mejorar el puerto de Vigo debe prosperar porque se trata de un valor necesario al país pudiendo aportarnos grandes ventajas y buena posición en el tráfico marítimo internacional. Debemos tener presente, no obstante, que este proyecto no resuelve todo el problema de que Vigo sea el primer puerto del Atlántico. No hay bastante con tener el mejor puerto, es imprescindible poseer también líneas de ferrocarriles bien dotadas que comuniquen rápidamente con Francia por Irún con Madrid y con Barcelona para que los pasajeros llegando de América no se vean obligados a perder dos días para llegar a Francia o a la capital de España con destino al centro de Europa o bien a Barcelona para embarcar con destino a países mediterráneos de Europa y los de Oriente.

Los galaicos lo han comprendido así y no se dan por satisfechos con la concesión que ha de otorgarse a Vigo. Es cuestión de vida o muerte el que sean emprendidas las obras conducentes a establecer rápidas comunicaciones, pues, de lo contrario, ni los vigueses ni España, obtendrán del puerto vigués el gran provecho que podría obtenerse.

Finalmente no hemos de dejar de elogiar calurosamente a la ciudad de Vigo que se ha mostrado incansable hasta ser atendida en sus justas aspiraciones. Despertó primeramente Vizcaya con gran impulso hasta convertirse en centro marítimo de los más importantes de Europa. En la actualidad Galicia y Asturias trabajan firmemente para parangonarse a los vizcaínos. El ejemplo de Vigo ha de servir de acicate. Y mientras tanto el lado Mediterráneo aparece siempre inanimado como en los tiempos de ante guerra en espera de que alguien venga a despertar la letargia en sus puertos. Leader de esta cruzada hubiera de ser Barcelona, y sin embargo, los elementos directores del puerto ni aun contemplando la destrucción de la escollera por los últimos temporales, obra capital del puerto barcelonés, se han sentido animados a luchar contra la adversidad y a sacudir la apatía que acabará por extinguir el tráfico del Mediterráneo español.

CORREDURÍA MARÍTIMA

A petición de los corredores intérpretes de buques de algunos puertos, la Dirección general de Comercio abrió pública información entre los elementos interesados en el negocio marítimo sobre el proyecto de ley de Correduría marítima formulado por dichos funcionarios.

El conjunto de entidades marítimas de Barcelona y de otros puertos han informado en sentido opuesto al espíritu que anima dicho proyecto, el cual, si bien en apariencia da garantías al Comercio, pone, en cambio, obstáculos tan invencibles que en la práctica resultarían verdaderas dificultades.

El Código de Comercio con amplio espíritu, deja a libre elección la utilización de los servicios del corredor que, si bien pueden ser útiles en casos determinados, en otros quizá no son necesarios. Querer que los corredores marítimos sean los únicos facultados para obrar en nombre del capitán o tripulantes en Aduanas, Comandancias, Juzgados, Sanidad etc., es pretender crear una ficción. Prosperando el proyecto, en los puertos de gran movimiento precisaría un gran número de corredores, pues de lo contrario habrían de encargarse estos, de hecho, del trabajo de sus dependientes, quedando entonces prácticamente desvirtuado el espíritu de la proyectada ley.

La limitación del número de corredores en cada puerto (12 en Barcelona, Bilbao, Valencia y Santander; 6 en Alicante, Cádiz, Coruña, Málaga, Palma, San Sebastián, Sevilla y Tarragona, y 3 en los restantes), confirma aquella suposición en cuyo caso no se cambiaría la situación actual en la que, si bien no son los propios consignatarios los que personalmente practican las diligencias, se las encargan a su personal, que especializado en cada ramo, es verdadera garantía para el capitán.

Antiguamente, cuando el Comercio entre pueblos de lengua y costumbres diversas se realizaba en pequeña escala, tenían razón de existir aquellos cargos, siendo reconocidos y considerados en las Ordenanzas de los Puertos como importantísimos. Campmany en su conocida obra «Colección Diplomática», ocupase con gran detención de los antiguos corredores de Barcelona (1).

En las diferentes Ordenanzas que hacen referencia a los corredores establecíase penas severas para los que desempeñasen el cargo de corredor sin poseer el nombramiento, severidad que desapareció en el Código de Comercio de 1829 hasta el punto de expresarse en el artículo 731 que el corredor interveniría cuando personalmente el capitán, *por mediación de su consignatario* no lo hiciera, disposición que da un golpe mortal a la Correduría marítima.

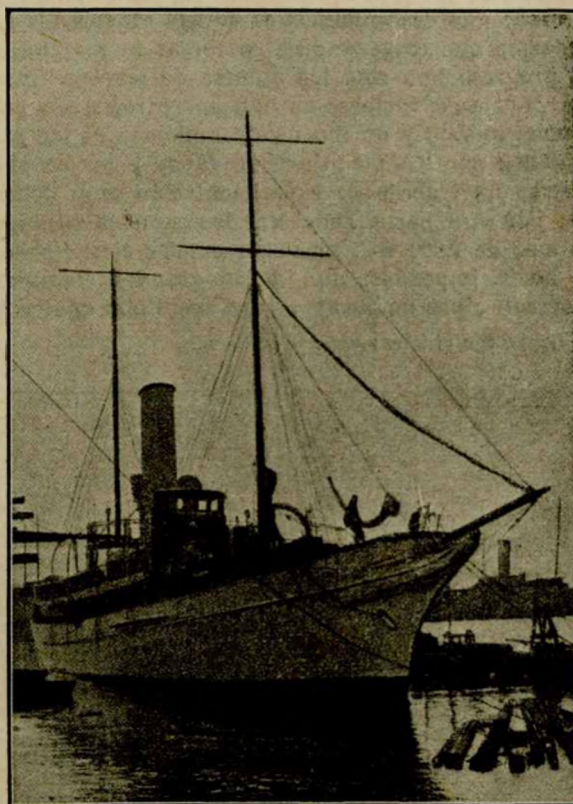
Por R. O. de 12 de marzo de 1847 restablécense las penalidades de las antiguas ordenanzas contra los «intrusos» en la Correduría en vista de los abusos que la falta de sanción del Código había originado. El Decreto de la «República» de 30 de no-

viembre de 1868, declaró completamente libres los oficios de los agentes intermediarios de Comercio, figurando entre ellos los corredores intérpretes, pero reservando la fe notarial a los Colegiados. El Código de Comercio de 1885 conserva el mismo criterio de libertad y señala las obligaciones de los corredores para el caso en que se les requiera; esto es, que el cargo de corredor da derecho solamente a intervenir en actos de comercio no «per se», sino a petición de parte.

Pretender, pues, que se declare obligatoria la intervención, es ir contra el Código vigente y contra las modernas tendencias de libertad y facilidad comerciales. Además es perjudicial también al Comercio marítimo un Arancel tan elevado como el que figura en el proyecto al cual nos venimos refiriendo, lo que aumentaría considerablemente los gastos de la navegación. El nuevo Arancel fija sobreprecios a los vapores de líneas regulares sin distinción entre nacionales y extranjeros, con lo que se pone en contradicción con el espíritu proteccionista de la ley de Comunicaciones marítimas que concede bonificación en todos los servicios a los buques de construcción o servicio nacionales.

Requírese que nuestro Comercio permanezca alerta para evitar que prospere un proyecto de ley que no sólo no creemos de utilidad práctica, sino que tampoco habrá de reportar beneficio alguno a los navieros.

F. DE P. COLLDEFORNIS

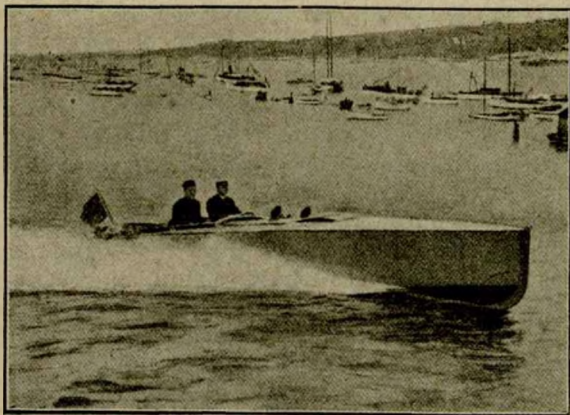


El yate Elettra en el que viajó el ilustre inventor Marconi

(1) Por RR. OO. de 30/4, 11/5 y 29/11 de 1888. se concedió a los corredores del puerto de Barcelona consistente en casaca de paño negro y solapas del propio color, ribeteada aquella con serreta de oro de 12 m/m de ancho ostentando en solapas y bocamangas águila y áncora bordadas como emblema: pantalón negro con franjilla de oro, chaleco, corbata y guantes blancos, y sombrero de punta con serreta y escarapela con los colores de la bandera de Matricula de Barcelona y uso de espadín con empuñadura dorada.

MOTORES MARINOS DE COMBUSTIÓN INTERNA

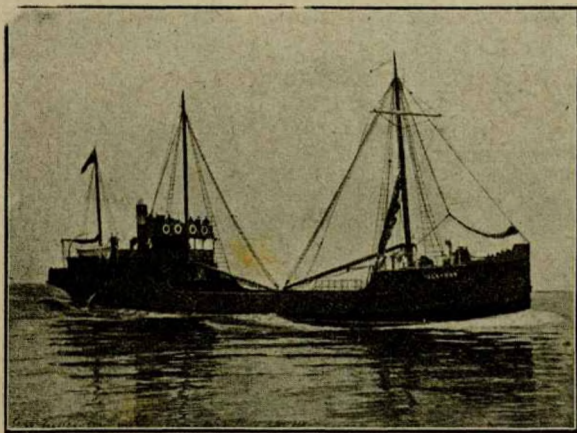
De todos es conocida la importancia tomada por esta clase de máquinas aplicadas en la propulsión de los buques, y si bien aun están en pie antiguas desconfianzas entre armadores y constructores, no siempre desprovistas de fundamento, van cediendo fácilmente ante la multitud de instalaciones satisfactorias que cada día se están realizando.



Embarcación de recreo en los EE. UU. donde se producen paso de 600 motores marinos diariamente

Difficil y aventurado es prevenir el sitio que en lo futuro ha de corresponder al motor de combustión interna en la navegación, pero indudablemente que son aún exageradas las declaraciones de «ser inútiles los grandes depósitos de carbón» (1). Y esto no quiere decir que desconfiemos de sus méritos; de lo único que desconfiamos es de sus exagerados entusiasmas que empeñándose en forzar la marcha de su progreso han sido los autores de muchos fracasos. Los constructores se han encontrado con problemas nuevos y mucho más complejos que los presentados por las máquinas de vapor y les ha sido preciso un trabajo de experimentación muy delicado; por otra parte, como que las grandes unidades de más de 1,000 HP. alcanzan precios elevadísimos, se hacía imposible, aun a las grandes empresas, construir tipos de ensayo, y así resultaba que en la

(1) William Stead en «Review of Reviews».

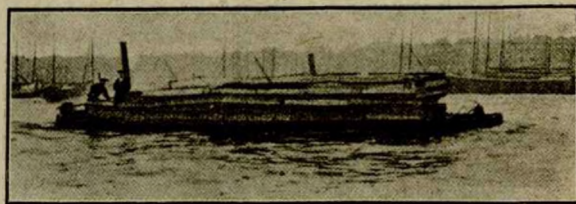


Costero ingles con motor Semi-Diesel de 320 H. P.

mayoría de las veces el experimentador era el mismo cliente atrevido que en el mejor caso sufría las consecuencias de continuas modificaciones. Y para acabar de dar motivos a sus detractores, se encontró el motor de combustión interna entre las manos de personal no educado en sus secretos y que ha hecho su aprendizaje mediante averías y contratiempos.

El cuadro no es, realmente, muy halagador para que los armadores, en general prudentes (la mayor virtud en economía), miraran con cariño las nuevas máquinas, signo del progreso.

En nuestro país, otro problema ha de resolverse antes de hacer una instalación de este género; nos referimos, naturalmente, a potencias superiores a 500 HP.: el combustible. El motor Diesel, único



Conducción de maderas en Holanda empleando motores de combustión interna

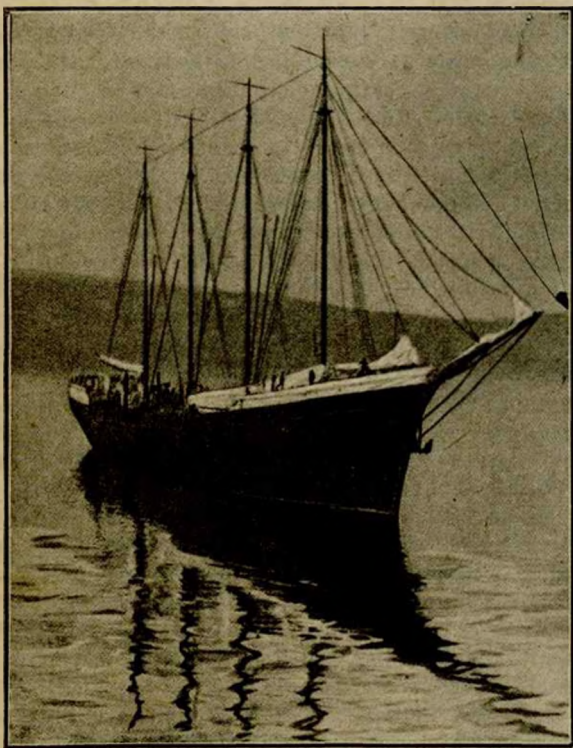
empleado para estas potencias, consume clases muy inferiores de combustibles, y dado su rendimiento se alcanzan en la práctica consumos inferiores a 180 gramos por HP. y hora; su economía ya ni se discute, pero es preciso encontrar el combustible.

El petróleo cuesta bastante caro en España, lo suficiente para quitar interés económico a una instalación de motores Diesel, así es que sólo puede tomarse en consideración en las líneas de altura que visiten naciones más favorecidas en este particular. Pero muchas otras clases de combustibles, los aceites productos de la destilación del lignito y de la hulla, algunas variedades de alquitranes, aceites vegetales como el de resina, etc., pueden quemarse con perfecto éxito en un motor Diesel, convenientemente dispuesto. Para dar una idea sobre este punto, que en posteriores artículos trataremos extensamente, citaremos el caso de una instalación compuesta de 2 motores M. A. N. de 1,000 HP., construidos en 1913, que quemaran un aceite de antracita de 1.05 de densidad y 165° de inflamabilidad; el se-



Velero de pesca con motor auxiliar de 40 H. P.

creto estriba en que antes de inyectar este combustible dentro del cilindro, se atoniza una pequeña cantidad de otro de buena calidad que se inflama fácilmente y propaga la combustión al más denso y económico. El aumento de gasto que este dispositivo origina, es despreciable (2 % del consumo total, a plena carga corresponde al combustible de encendido), y en cambio asegura una combustión perfecta de las más bajas calidades, habiéndose ya hoy día perfeccionado por todos los constructores de Diesel, dispositivos basados en este principio. Actualmente se encuentran en España multitud de combustibles nacionales, muchos de ellos que no se obtienen para este fin, pero que perfectamente queman en dichos motores. El precio medio oscila entre 150 y 250 pesetas tonelada, resultando el caballo-hora a tres céntimos y medio.



Velero de altura Askandla, con motores de 480 H. P.

Podemos subdividir los motores marinos en tres categorías: motores ligeros para embarcaciones pequeñas, tales como de pesca, salvamento, servicios de puerto, recreo, etc. Su potencia puede considerarse limitada en la práctica a unos 60 HP. La segunda categoría corresponde a los motores para embarcaciones de cabotaje, auxiliares, remolcadores de puerto, etc., y oscilan entre 50 y 200 HP. Finalmente, los motores superiores a 200 HP. forman capítulo aparte, siendo su estudio el más difícil, y en cambio, el que mayor porvenir ofrece si logra aventajar a la máquina de vapor.

Por este orden vamos a examinar los distintos tipos que representan el más moderno estado de estas construcciones, marcando en su estudio tres puntos bien definidos y de capital interés: técnicamente, teniendo en cuenta la evolución sufrida en cada categoría durante estos últimos tiempos y en particular como consecuencia de las enseñanzas de

la pasada guerra; prácticamente, deduciendo las características que debe tener un tipo de máquina marina que sea fruto de la experiencia, y económicamente, situándonos en el estado actual del mercado en España. Y finalmente nos detendremos en los motores para aplicaciones especiales, en particular los tipos Diesel para submarinos y los motores ligeros para hidroaviación. En estos dos tipos de máquinas, es donde encuentran realización las concepciones más atrevidas de la teoría y precisamente donde sufren su más dura prueba por las condiciones excepcionales en que trabajan estas máquinas, y sus enseñanzas repercuten transcurrido algún tiempo en las otras categorías de motores.

W. P. RICART

(Ing. industrial)

LA CRISIS DE LAS PRIMERAS MATERIAS

Los constructores navales franceses se quejan de la falta de primeras materias. El articulista del *Journal de la Marine*, dice que en primer término se pensó en recurrir a la producción americana. A las primeras propuestas, los americanos respondieron que ellos estaban dispuestos a exportar, no surtidos completos de planchas, sino stocks de planchas de medidas uniformes.

Pero en la construcción de buques se utilizan planchas de diversos espesores y diferentes diámetros. Por lo que se refiere a los diámetros, el uso de las planchas americanas implicaba una merma considerable a causa de las imprescindibles recortaduras. Dado el precio de los fletes y del dólar, estos desperdicios inutilizables habrían constituido un aumento en el precio de compra tan considerable que habría hecho imposible el uso de estas planchas y por lo tanto fué preciso desistir de este recurso.

La Comisión de transportes y de la Marina mercante, desde la tribuna de la Cámara de los Diputados, prometió a los constructores franceses, procurarles planchas al precio de 50 francos, con objeto de darles facilidades para luchar con ventaja con los constructores extranjeros.

En carta dirigida al ministro de Comercio, el *Comptoir de tôles et larges-plats*, se quejaba de la insuficiencia de la producción metalúrgica francesa de interés vital para la industria de la construcción naval. Desde entonces la situación ha empeorado, puesto que nuevas dificultades han venido a hacer más difícil la solución de este problema.

En las condiciones actuales es difícil obtener una buena producción. Por esto los astilleros franceses se ven obligados a dar preferencia a los contratos con el Estado, ante la seguridad de que se les proporcionará las primeras materias necesarias.

A pesar de todo, la Marina mercante francesa cada día tiene mayor necesidad de construcciones nuevas; nadie lo duda.

El articulista acaba preguntando, quién encontrará el remedio para esta deplorable situación. ¿Quién ayudará a los constructores y armadores franceses en su patriótico empeño de formar la flota comercial que las necesidades del país exigen? De poco o nada sirven los bellos discursos en estos casos. Lo que hace falta son actos, disposiciones que ataquen las causas del mal.

CRÓNICA DE BILBAO

La congestión del puerto

Se encuentra Bilbao ¿para qué no decirlo? en uno de esos momentos que deciden la vida futura de un puerto y no sólo por lo que respecta a sus venideras formas de trabajo, sino también por lo que a su influencia en el hinterland natural de su posición geográfica se refiere.

La escasa disposición de todos los puertos españoles para un comercio de intercambio fuerte, hace que en España no pueda prometerse en ningún momento, el despacho rápido de los buques en cuanto una avalancha inopinada de carga general o, aunque no sea avalancha, solamente un tanto por ciento más elevado que de costumbre de cargamentos, arrije a los muelles de las vías naturales de importación.

En nuestro puerto, que nunca estuvo preparado para la importación por razón de que fué construido solamente bajo el punto de vista de la mayor facilidad para la exportación minera de la zona del Triano fértil, esta circunstancia se da con mayor fuerza que en ningún otro punto, y he aquí que de repente nos encontramos ante la reanudación del comercio de importación con las naciones europeas hasta ahora alejadas del comercio y ante la aceleración del ordinario tráfico con las naciones americanas fuertemente exportadoras, con una dificultad insuperable. Las mercancías no pueden despacharse, no hay muelles suficientes para almacenarlas, no los hay en la Aduana donde recogerlas, hasta tanto llega el momento del aforo, no hay almacenes particulares y como final, el ferrocarril del Norte, única arteria que sirve de elemento descongestionador a nuestro puerto, no realiza la función para que está destinado y si necesita un tráfico como dos para regularizar las corrientes del comercio de tránsito con el centro de la península, la vía del Norte no puede, por falta de material y de organizaciones adecuadas, realizar mayor movimiento que uno.

Bilbao se halla con sus muelles congestionados por culpa de estos dos elementos, falta de medios de transporte y escasa diligencia en el despacho y adeudo por falta de personal, del elemento fiscal. Es un verdadero callejón sin salida del que se pretende buscar el final preparando la instalación de almacenes provisionales.

Mas el problema tampoco es de solución fácil porque los terrenos son escasos y por ende, claro está, caros, carísimos.

Esto nos pone de relieve la vaciedad de cuantas manifestaciones se hacen pidiendo la apertura de nuevos mercados, la busca de corrientes de intercambio con los países de ultramar. ¿Para qué? Si después de buscadas, los elementos de tráfico de nuestros puertos se hallan completamente abandonados, respondiendo seguramente a su función, pero a la función para que fueron creados, allá hace tantos y tantos años, función completamente anticuada en la actualidad ante la fuerza de los modernismos, de los negocios y de los transportes ferroviarios y marítimos.

Esta es una necesidad que no sólo se palpa, sino

que se ve, se siente y se pondera en seguida con las pérdidas que semejante manera de desarrollar el comercio produce en los elementos mercantiles e industriales.

Construcción de buques

La temporada presente se caracteriza por la actividad inusitada de nuestros talleres de construcción naval. La estación es propicia para ello y al mismo tiempo una mayor diligencia en la disposición de primeras materias hace que las botaduras se sucedan y buen número de cascos venga a aumentar las listas de los buques explotados por capitales bilbaínos.

En los últimos días han sido botados al agua varios buques y puestos en prueba de máquinas otros varios, como a continuación indicamos:

La Sociedad Euskalduna de Construcción de buques, que recientemente ha redondeado sus instalaciones adquiriendo los talleres de los Aceros de Elorrieta en donde prepara la fundición de toda clase de elementos auxiliares para la construcción de buques, así como la preparación de aceros especiales por medio de horno eléctrico, acaba de botar al agua un hermoso buque de 8,500 toneladas de peso muerto y 12,000 de desplazamiento, uno de los mayores construidos en la factoría. Está bautizado con el nombre de *Aritz Mendi* y forma parte del programa que la Compañía Naviera Sota y Aznar está realizando en construcciones nuevas por medio de su filial la Compañía Euskalduna. En la misma grada donde estuvo en construcción el casco de este buque se colocó la quilla a otro que ya tiene los planos terminados y el material presto a la construcción y que desplazará el mismo tonelaje. Está en construcción en la misma factoría el *Arno Mendi*, poderoso tanque que lo dedica la empresa a la navegación petrolera.

Otros dos buques se hallan en construcción y se preparan los planos del *Artranda Mendi* que cargará unas 5,500 toneladas.

Los proyectos de la Compañía Euskalduna son magníficos. En la última Junta de accionistas se puso de relieve la decidida idea de preparar en el mismo recinto de la factoría desde el lingote hasta el último tornillo del buque pasando por las máquinas propulsoras. Los talleres de construcción de éstas se encuentran bastante adelantados, esperándose la maquinaria de Inglaterra y América, para montarla y comenzar a producir.

En los Astilleros del Nervión, propiedad actualmente de la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, aunque arrendados a la Sociedad Española de Construcción Naval, se ha probado de máquinas, calderas y navegación completa el vapor *Guernika*, construido para la Compañía Marítima Auxiliar con una capacidad de carga de 4,500 toneladas. La construcción completa no ha costado más allá de unos siete meses y medio, terminándose en este tiempo, como dicen los técnicos, de quilla a perilla.

También se ha probado de calderas y máquina, el precioso vapor *Mar Blanco*, de 5,000 toneladas,

construido en la Sociedad Española de Construcción Naval, para la Compañía Marítima del Nervión, incluido en el plan de dos gemelos que esta empresa naviera tiene encargados a la misma factoría.

Situación financiera de la plaza

En esta última temporada viene hablándose mucho de este asunto de la situación financiera, tomando como tal, la acepción de su estado flotante de disponibilidades.

Circulan muchas versiones y son los pareceres, como de costumbre en el comentario de materia tan dada a la diversidad, completamente dispares.

La versión más acertada señala como cierta, evidenciada por las Cajas de los Bancos, la existencia de una suma considerable de millones completamente sin colocación. Otros, los más, y a decir verdad los más entendidos, dan fuerza a su criterio en el sentido de que si Bilbao no ha llegado todavía a la saturación de valores, se encuentra no muy lejos de ello, dado el espíritu del dinero en todo momento y las muchas influencias que pesan sobre esta manía de convertir en *cartera* el dinero disponible. En los últimos tiempos es cierto que son muchos los millones que la mayor parte de las Sociedades en Bilbao domiciliadas, han pedido a los capitalistas y a sus antiguos accionistas para ampliación de su esfera de trabajo, y no sólo son de aquí estas Sociedades, sino que también de otros puntos de la península. Sociedades importantísimas han solicitado su óbolo para ampliaciones del negocio a los capitalistas de Bilbao en virtud de la intervención tan extendida de nuestros industriales y financieros por todas las actividades de la España que trabaja en la producción, inhibiéndose de la España de políticos que nada hace sino es parasitar.

De una manera o de otra, aunque hay mucho que abona por la sospecha de sobresaturación, el caso es que nuestra vida económica continua siendo completamente febril y los nuevos negocios no han terminado con el fin de la guerra.

Nos congratulamos de ello y es de desear que la fiebre de negociar y producir dure por mucho tiempo a pesar de la jornada de ocho horas y de las innumerables cuan pesadas reclamaciones de la clase obrera solicitando una parte en el festín y una mejora en su vida, tan angustiosa en los años anteriores a la guerra y no muy feliz tampoco ahora a pesar de los jornales altos, ante la reducción del poder adquisitivo de la moneda que sobre las clases obreras y humildes tiene su principal y más nefasta influencia.

Mercado de minerales

Las semanas últimas, después de la nerviosidad de las anteriores, han sido de relativa tranquilidad. Algo ha contribuido a ello la posición en que se han colocado los mineros que ante la presencia de abundante material flotante a la carga en nuestro puerto, y en vista de la prosecución de la demanda, habían cargado los precios acaso más de lo debido.

De todos modos, era cosa sabida que no podían los compradores seguir atendiendo a la demanda en la misma forma del mes pasado, pues aun considerando se halla Inglaterra muy falta de mineral y sus stocks se encuentran casi vacíos, en el decurso del mes de abril y fines de marzo se han vendido

numerosos cargamentos que en buena parte se han exportado en el mismo mes de abril y el resto está a la carga, pues el número de buques salidos en este mes ha sido considerable y la cantidad de mineral exportado no menor a la importante del mes de marzo que pasó de las 240,000 toneladas.

Por otra parte es preciso considerar también que Inglaterra está sumida y seguramente lo estará por algún tiempo en una situación de desorganización industrial por lo que respecta a los elementos de transporte y también a los combustibles. Las fábricas siderúrgicas inglesas tienen sus carteras de pedido completamente abarrotadas, la mayor parte de las fábricas han vendido con mucho su producción, pero una vez lanzada ésta fuera del horno, se encuentran los *manager* con que han de ir formando *stocks* y más *stocks* porque los ferrocarriles no suministran el material necesario para el transporte y distribución de lo producido. Llegan también otros momentos de angustia y son los producidos por la escasez de carbón, en algunos momentos verdaderamente grave y amenazadora, pesando como una espada sobre la espalda de los industriales, que a lo mejor cuando han formado sus depósitos de materias primas han de reducir la marcha de las factorías por falta de carbón.

Estas dos únicas circunstancias hacen sospechar que la animación de nuestro mercado es solamente momentánea, mientras los depósitos de mineral de los ingleses, hasta ahora casi vacíos, vuelven a llenarse.

Entretanto, y junto con esta animación del mercado que tantas miradas ha alegrado, el elemento obrero que se ve acuciado por la situación del problema de las subsistencias, ha dirigido a la clase patronal reclamaciones, denunciando el convenio que tenían firmado respecto a sueldos desde el mes de marzo del año pasado.

Sin ninguna desavenencia todo se ha arreglado. La clase patronal ha rescindido el convenio y ha establecido otro sobre la base de ciertos aumentos en los jornales que alcanzan a una peseta y cuarenta céntimos en los de los obreros mayores de 18 años y 1'10 en los menores de esa edad.

Indudablemente que este acrecentamiento de los jornales ha de repercutir en el precio de los minerales y algo así ha sucedido, pues los rubios de primera se hacen de 33 a 26 según el tenor de hierro, mientras los siliciosos se cotizan a 18 y los carbonatos de primera a 25 pesetas.

En Middlesbró, punto de donde vienen a nuestro mercado todas las intuiciones, la situación del mercado de minerales y hierros no ofrece grandes ni pequeñas variaciones, manteniéndose todos los precios firmes ante la carencia de hierros que cada vez es más pronunciada.

El lingote núm. 3 G. M. B. y el hierro de fundición y forja, se pagan a 200/ tonelada para pedidos nacionales y el núm. 1 a 212/6. Compras para países neutrales han sido cotizadas alrededor de 290/. El hematite de la Costa Este, se contrata a 260/ para entrega y consumo en el Reino Unido, mientras se pagan 265 para la exportación. El *cock* de fundición tiene precio de 55/6 y aun mayor. El mineral rubio se vende a 63/6 C. I. F. Middlesbró sobre una base de flete de unos 32 a 35/ tonelada..

Manufacturas de hierro y acero consiguen un

mercado firme, vendiéndose las barras de hierro alrededor de £ 28 la tonelada. La cantidad de lingote de hierro embarcada en el mes pasado ha ascendido a 29,500 toneladas con un ligero descenso en relación con la cifra del mes anterior.

Las importaciones de mineral de hierro, por otra parte, han tenido un acrecimiento de gran importancia, habiendo llegado a 198,900 toneladas el total de los cargamentos importados por la región del Tees en abril, lo que representa un aumento de importancia.

El Depósito franco

Con toda solemnidad fueron inaugurados el día 6 del corriente los servicios del Depósito franco de Bilbao. Asistieron al acto las autoridades, representaciones de las corporaciones y gran número de personalidades de lo más selecto de nuestros centros financieros.

Hubo algunos *speechs*, afortunadamente pocos y cortos y después de bendecido el gran almacén que forma la parte inicial de las instalaciones, los invitados fueron obsequiados con un lunch espléndidamente servido.

También en estos días ha decidido la Diputación adelantar al Comité del Consorcio un empréstito de un millón de pesetas para la continuación de las obras, en lugar de hacer la emisión de cuatro millones en obligaciones preparada en un principio.

Deseamos de todas veras que el funcionamiento del Depósito franco responda con toda diligencia a las esperanzas que en ello pusieron las personas que en todo momento han dado calor a la realización del proyecto con su esfuerzo e iniciativa personal.

El negocio naviero

Se habla mucho de la situación del negocio naviero, se hacen cábalas abundantes sobre su futura

situación y sobre si los beneficios tan espléndidos de los últimos años podrán sostenerse ante la probable baja de los fletes.

El punto preciso de la cuestión no está en decir si han de bajar o no los tipos de flete, porque esto es cosa segura e incontenible, sino en lo que nadie puede prever; es decir, hasta donde llegarán los descensos. Puede afirmarse rotundamente que los tipos de fletes de los años anteriores a la guerra, aquellos tipos irrisorios que hacían se moviera un barco con un cargamento de carbón Cardiff-Barcelona por menos de 5 chelines la tonelada y que el corriente entre Bilbao e Inglaterra con mineral fuera de 3 y medio a cuatro chelines, no volverán, no pueden volver. En esta duda estriba todo el quid del futuro del negocio naviero.

Pero nuestros hombres de negocios marítimos tienen fe en su porvenir, no cabe duda. Precisamente estos últimos días se ha constituido una Sociedad y de forma colectiva que firmará *Juan Abrisqueta y Compañía*, cuyo principal objeto es la explotación del tráfico marítimo por medio de un barco de 4,500 toneladas que se llamará *Juan Abrisqueta* y que se comprará de nuevo en Inglaterra.

No se puede negar que estos son fenómenos que denotan cierta tranquilidad respecto al negocio entre nuestras clases capitalistas.

Sin embargo, y a fuer de sinceros, hay que reconocer que los beneficios han tenido ya su reducción inicial. La mayor parte de las Compañías han comenzado a reducir sus dividendos, convencidas de que, mantenerlos altos cuando las reservas pueden ser acrecidas y los fondos de material mantenidos en una altura que sea una prevención contra los años malos, era completamente contraproducente y engañoso productor de un espejismo en el que había poco de realidad.

IBAIZBAL

LOS MERCADOS

MERCADO DE FLETES

En espera de la próxima cosecha, de la situación de los mercados financieros internacionales, de los rumbos de la política obrera y de las disposiciones *motu proprio* de los Gobiernos o por acuerdos internacionales que han de adoptarse sin pérdida de tiempo, el mercado de fletes sigue, en concepto general, dominado por la quietud y por la irregularidad momentánea.

El mercado inglés, padre de los fletes, parece tener tempestades de verano.

Carbones

Quejándose en el Parlamento Inglés el diputado Barnes de la forzosa holganza de gran volumen de tonelaje en los puertos carboneros a consecuencia de la persistente cerrazón del mercado exportador de carbones, le fué contestado por un representante del Ministerio de Comercio que no existía virtualmente un cese en la exportación de los puertos, sino que como resultado de la gran demanda del país había sido precisa una restricción en la exportación al extranjero y que la única perspectiva sal-

vadora era la intensificación en la producción carbonífera, explicaciones que fueron confirmadas por Mr. Bonar Law.

El sistema de licencias sigue pesando grandemente en el mercado de fletes de carbón.

Aunque el pedido de carbones en Europa sigue siendo enorme, el mercado de fletes permanece nulo, salvo para algunos puertos del Norte francés y Bélgica, teniendo sólo el mercado vapores de madera y veleros. Entre otros, destácase un Cardiff Casablanca a 75 s. en vapor de 2,600 toneladas; Cardiff-Barcelona recientísimo, a 57 s.; Cardiff-Génova, a 62, para fines de mayo; Llanelly-Amberes, a 40 s.; Port Talbot-Casablanca, a 75 s.

El mercado de fletes de carbón norteamericano sigue activísimo. Lo mismo con rumbo a Europa que a la América Meridional la demanda es grande, cotizándose a 23 \$ al oeste italiano, a Gotaenburg o Stokolmo, y 22 \$ a Barcelona, 20 \$ Rotterdam y 21 \$ Atlántico francés.

Al propio tiempo que la temporada de buenos negocios en fletamentos se acerca, la política de los obreros del mar, descargadores, cargadores y obre-

ros del transporte ferroviario y de autocamiones parecen unirse para presentar demandas de aumento de salario, lo que no dejará de influir en el descenso o aumento de las cotizaciones de flete.

Granos y productos alimenticios

El mercado canadiense de exportación de granos, por mediación del Comité de Granos demanda, en vista de la próxima exportación, un número de vapores para diversos destinos.

El Río de la Plata sigue quieto. Ultimamente se ha pagado 160 s. por vapor Buenos Aires-Finlandia con trigo.

Azúcar de Java y Cuba requerirán próximamente tonelaje para puertos europeos. Java-España a 155 s. con azúcar (junio), acaba de realizarse, y Montreal-Mediterráneo, a 115 s.

Oriente:

Los fletes mediterráneos puerto español puertos de Oriente siguen sin variación, cotizándose 200 pesetas Smirna últimamente, no obstante las dificultades del cambio y la competencia extranjera.

El mercado de fletes a la India de retorno, siguen bajos: 105 s. tonelada peso muerto, Bombay-Continente: Azúcar de Java, 150 s. Nueva York, y 140 Inglaterra; Birmania-Continente, con productos agrícolas, a 140 s., y Manchuria (Dalny), 160 con igual cargo; Alejandría-Londres o Hull, 55 s.

Mineral

Hay cierta irregularidad en el mercado, tanto en ida como en retorno de Inglaterra. El *Claudio*, de 1,540 toneladas, flétase de Huelva a Rotterdam, a 35 s., y en las condiciones llamadas del Río Tinto flétase vapor de 2,600 toneladas Huelva-Aberdeen inmediato a 30 s.; Bilbao-Glasgow, 32 s.; Bilbao-Middlesbro, 32 s.; Sevilla, 2 puertos Levante Inglés, 40 s.; para el 15 de mayo, y Sevilla, 2 puertos Oeste Inglés, 45 s.

MERCADO DE COMBUSTIBLES Y METALES

El mercado carbonífero sigue en plena agitación sin ser posible vislumbrar un fondo de alguna claridad en esa amalgama de grandes demandas y ofertas de partidas de carbón que no ven nunca su realización económica.

El «embargo» de la exportación llega a su período álgido y la gravedad de las circunstancias del propio mercado interior es indudable. El precio del carbón «bunker» para uso de vapores, fijado anteriormente en 75 chelines, parece ser imaginario por cuanto es muy difícil hallarlo aún pagándose más caro. La región del Humber, una de las más castigadas, apenas puede exportar algunos centenares de toneladas de carbón menudo a Francia.

En la cuenca carbonífera de Gales se inicia alguna mejora, pues han podido servirse algunos pedidos, en general de importancia. Lo que parece maravillar es el enorme pedido actual que se hace de carbones, sea con objetivos de especulación, sea para cubrir perentorias necesidades de Europa y Sudamérica, creando una atmósfera de negocios sin cristalizar del que no se recuerdan precedentes. Los mineros y sus leaders han aceptado la fórmula de trabajo del Gobierno inglés y parecen animados a pactar y terminar aparentemente la disputa social.

Las cotizaciones siguen sin variación y sin importancia para el mercado español de importación.

El mercado de carbones bunker—oficial desde hace un mes—registra en marzo 1.250,000 toneladas de transacciones en Inglaterra, con algún aumento en las cantidades destinadas a Gibraltar, en comparación de febrero.

A pesar de que la cesación en la exportación de carbones acarrea el paro de gran número de vapores, de obreros cargadores y de otras gravísimas consecuencias—aun hoy que la producción aumenta—la política inglesa del Gobierno y de algunas Cámaras de Comercio sigue y seguirá restrictiva.

Los carbones de Sud África tienen en cambio gran salida por Durban, Port Natal y New-London a precios bajos que eleva después el coste del flete y seguro a los puertos, principalmente mediterráneos.

También los carbones de Virginia, a pesar de su gran demanda, siguen cotizándose bajos, aunque los fletes sigan entre 20 y 25 dólares en tonelada a puertos atlántico-europeos (19 y 20) y mediterráneos (21-23) y 25 a Grecia y Egipto. A Canarias sigue a 19'50.

El aceite combustible alterará sus cotizaciones.

La exportación del aceite crudo y productos petroleros mejicanos se verifica principalmente por el puerto de Tampico, hoy el primero de los mejicanos, no tan sólo por sus condiciones portuarias muy superiores a las de Veracruz, sino también por su clima sano y exento de endemias. El distrito de Tampico, durante los meses de enero y febrero exportó a Norteamérica, el país cotizador, según estadísticas del consulado norteamericano, 11.481,383 barriles de 42 galones (galón: 4'545 litros), de los cuales 8 millones 919,895 se embarcaron en Tampico, 1.251,423 en Tuxpan y 1.310,065 en Lobos; a las colonias norteamericanas se enviaron 584,453 barriles y a otros países 2.663,018 barriles. El total alcanzó 15.849,012 barriles, de los que 9.164,127 provenían de Panuco y Topila (crudos) y el resto de pozos del Sur.

Los productos refinados y semi-refinados que se exportaron en el propio lapso del año fueron: Destilados (Tampico), 163,000 barriles; kerosene, 10,330 barriles; nafta, 83,160; crudo apurado, 2.526,000. Desde Tuxpan 207,930 barriles fuel oil especial y 211 mil 857 destilados.

Los progresos de la revolución mejicana en contra del «economista» Carranza, autor y promotor de recientes disposiciones coartando la grandiosa especulación de aceites minerales por parte de las empresas norteamericanas parecen obligar a Carranza a dejar el país y a la derogación «ipso facto» de las medidas económicas antinorteamericanas, de las que Carranza se había erigido en campeón e inspirador «pro patria».

Metales

La gran demanda de hierros y aceros manufacturados por parte de las Compañías constructoras de navíos inglesas hace que los precios sigan firmes y hasta se eleven para la mercancía exportable.

Aceros Benemer y Siemens siguen en progresión ascendente lo mismo en Inglaterra que en Norteamérica y Francia, países en los que es difícil obtener entregas inmediatas y menos en Inglaterra donde existe una crisis aguda en transportes de mercancías por ferrocarril. Por propia confesión gubernamental reina algún caos en la cuestión de transpor-

tes i gran dificultad en la obtención de material rodado ferroviario, produciéndose, sin manera de ser evitado, un encadenamiento de circunstancias impeditivas para el desarrollo comercial y naviero que hoy agrava las demandas que a título de coacción acaban de presentar los obreros ferroviarios ingleses.

Inglaterra sigue aumentando la importación del mineral de hierro y pirita canadienses, el primero de los cuales, antes importado al Canadá desde Norteamérica, se encuentra en abundancia según informes del Ministerio de Minas en Ottawa. La competencia del mineral como mercancía de exportación no tiene aún importancia, debido a la dificultad de comunicaciones entre las minas y los ferrocarriles de Ontario y Lago superior canadiense.

La cuestión de los cambios retrasa la realización

de muchos negocios en la compra de grandes partidas de metales y piezas apropiadas para usos de construcción e industrias, dando lugar a que cada nación realice sus negocios en la intimidad nacional, quedando un margen cada vez más reducido a los negocios de exportación, en especial en los países como Francia, Bélgica, Alemania, etc., en que los cambios trastornan las normas y cauces del comercio. Las cotizaciones siguen, por tanto, tendenciosas, sin que presida a su confección el cúmulo de ofertas y demandas por que se regían en los tiempos de antes de la guerra. Hoy los países productores de estaño, antimonio, etc., se ven recorridos por agentes extranjeros que al comprar en firme abaratarían los mercados; pero, al parecer, se compra en firme y la mercancía queda depositada en concepto de «futuro», lo que permite encarecerla.

SEGUROS MARÍTIMOS

Nuevas cláusulas de seguro

Una de las modificaciones que en la antigua póliza francesa ha introducido la nueva póliza de 15 de noviembre de 1919, ha sido la inclusión de una cláusula que forma parte del artículo 5.º de la nueva póliza. Por ella, los aseguradores quedan expresamente exentos de toda reclamación derivada de retrasos en la expedición o llegada de las mercancías, diferencias de cambios, y de los obstáculos que puedan sobrevenir, por cualquier causa que sea, en la operación comercial del asegurado.

Esta cláusula está en consonancia con la nueva cláusula adoptada por los aseguradores ingleses, que excluye el titulado «Risk of Frustration». La transcribiremos sin traducir, a fin de no desvirtuar su significado; está concebida en los siguientes términos: «*Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage or adventure caused by arrests, restraints or detentions of kings, princes, or peoples.*»

Al hacer constar expresamente, aun después de terminada la guerra, la exclusión de los daños dimanantes de la imposibilidad o fracaso del viaje o riesgo asegurado, debido a detención o restricciones de Gobiernos, tienen indudablemente por objeto los aseguradores ingleses protegerse contra el inmenso número de reclamaciones que, representando sumas enormes, podrían serles presentadas en caso de estallar una nueva guerra, por causa de viajes que quedarían interrumpidos. Podría servir de fundamento a tales reclamaciones, una sentencia dictada por los tribunales ingleses, por la que se condenó a los aseguradores a indemnizar unas mercancías embarcadas para Hamburgo en un buque inglés, el cual se vió obligado a interrumpir su viaje al declararse la última guerra, y a dirigirse a un puerto de Inglaterra, donde descargó las mercancías. El buque y cargamento llegaron sin averías; pero los aseguradores reclamaron, haciendo abandono de las mercancías a los aseguradores. El tribunal falló en su favor, a pesar de que los aseguradores sostuvieron que únicamente habían cubierto la seguridad de las mercancías, pero no el éxito de la operación comercial de los asegurados,

La cláusula transcrita rige desde julio de 1919 y sustituyó a la que, a raíz de la referida reclamación se acordó, excluyendo los daños procedentes de captura, embargo, restricciones y detención, excepto por los enemigos de la Gran Bretaña, o por los enemigos del país al cual perteneciera el asegurado o el buque.

Otra nueva cláusula, acordada por los aseguradores ingleses en 1.º de enero del año actual, se refiere a los conocimientos de embarque, y modifica una de las «Institute Cargo Clauses», la «Deviation Clause». A la cláusula antigua que cubría, mediante prima adicional a convenir, la desviación o cambio de viaje, se ha agregado la aceptación por los aseguradores, también con la sobreprima correspondiente, de las variaciones de riesgo por razón del ejercicio de alguna exención otorgada a los armadores o fletadores por el contrato de fletamento.

También los aseguradores franceses han aceptado las consecuencias de las cláusulas de los conocimientos de embarque y contratos de fletamento, *en cuanto sean reconocidos válidos por la ley*; incorporando a la nueva póliza francesa de 15 de noviembre de 1919 una de las llamadas «Cláusulas de París», que a ello hacía referencia. La responsabilidad de los aseguradores queda, sin embargo, limitada con la exclusión de riesgos que constan en el artículo 5.º de la nueva póliza francesa.

Noticias del «Roger de Lluria»

Debido a no ser estancos los mamparos, al ser inundada la bodega núm. 3 para extinguir el incendio, el agua penetró también en las otras bodegas, y el vapor quedó varado a la entrada del puerto con la popa sumergida. Durante la noche del 15 de abril se hundió de proa. Se encuentra sobre fondo de arena y roca con la cubierta de proa sumergida cinco pies y la de popa a flor de agua en la marea baja. Se intentó elevar el buque por medio de bombas, sin resultado. Ha sido reconocido por buzos que han descubierto un desgarrón en el pantoque de babor correspondiente a la cámara de máquinas, un agujero de un metro de largo por uno de ancho en el fondo y además cuatro pequeños agujeros

en el fondo de pantoque a babor. El buque parece tener tendencia a partirse.

Según opinión expuesta por personas competentes, si en lugar de recalar el *Roger de Lluria* en Santa Cruz de Tenerife, puerto desprovisto de recursos, hubiera podido dirigirse antes de abrir las escotillas al puerto de Las Palmas, que cuenta con elementos de todas clases y buen material de salvamento, hubiera sido mucho más fácil extinguir el incendio, y se habría evitado tal vez el hundimiento del buque, que tan considerables pérdidas ha ocasionado.

Naufragio de un buque español

Publica el Lloyd's una comunicación cablegráfica de Cabo Haitiano, de fecha 4 de mayo, anunciando el naufragio en Bahía Limonada del pailebot español de tres palos *Benito Suárez*. Se ha salvado la tripulación y parte del cargamento. El buque se ha perdido totalmente.

Noticias de siniestros

El vapor *Manuel Calvo*, después de extinguido el incendio de sus carboneras y de sufrir reconocimiento, salió de Las Palmas con destino a Barcelona, a cuyo puerto llegó el 30 de abril.

El vapor *España* núm. 5, embarrancó el 27 de abril, por causa de la niebla, al Oeste de Tarifa. Con auxilio de los vapores *España* núm. 3 y *Joaquín del Piñago*, enviados de Cádiz, y del vapor de salvamento *Valkyrien*, que acudió de Gibraltar, pudo ser puesto nuevamente a flote, después de muchos esfuerzos, el día 29, y conducido a Cádiz. Después de reconocido y de constatar que no había sufrido averías, siguió viaje a Barcelona, adonde llegó el 5 de mayo con cargamento de 2,723 toneladas de carbón embarcado en Port Talbot.

Según noticias de Liverpool, el vapor *Bilbaino* tuvo colisión en el Mersey, el día 18 de abril, con el vapor inglés *Defender*. El primero sufrió averías en el puente y superestructuras; el segundo resultó sin daño alguno.

El vapor *Consuelo* entró en dique seco de Barry para reparación de las planchas del fondo.

El vapor *Lucero*, en viaje para Swansea, y el vapor inglés *Albert Clement*, para Barry, se abor-daron en Gravesend, continuando ambos su viaje. Son desconocidos los daños, caso de haberlos sufrido.

La barcaza *Eduardo*, con carga desembarcada del vapor inglés *Sylvia Victoria*, se hundió en la ría de Bilbao. Se han perdido unas 70 toneladas de su cargamento, compuesto principalmente de maquinaria agrícola. Se considera muy probable que pueda ser salvado el resto.

El vapor *Rosario* quedó varado en Avilés durante la marea baja, abriéndose una vía de agua en el tanque de lastre. Los buzos trabajan para reparar provisionalmente la avería.

El vapor *M. Arnús*, de la casa Tayá, entró de arribada en las Bermudas el 30 de abril por averías en el condensador.

Por causa de un violento temporal de levante embarrancaron en Melilla, el día 6 del actual, los

vapores ingleses *Harseywood* y *Prairial*. Los veleros españoles de cabotaje *Abelardo*, *Abel* y *Alfa*, rompieron sus amarras y se estrellaron contra el muelle del mineral. Todos los tripulantes se salvaron.

El día 7, a la altura de Comillas y a 8 millas de la costa, tuvieron colisión el vapor *Llodio*, de la matrícula de Gijón y el pesquero *León del Cantábrico*, de Santander. Este último se hundió rápidamente, pereciendo dos de sus tripulantes.

El día 8 se declaró un incendio en una estiba de sacos de azufre depositados en el muelle de Barcelona de nuestro puerto. El incendio quedó aislado y fué rápidamente extinguido, resultando averiados por fuego y agua unos mil sacos, parte de 4,000 que había descargado el vapor italiano *Bellanocho*.

Recapitulación del «Bureau Veritas»

El «Bureau Veritas» ha publicado la lista mensual de pérdidas y accidentes marítimos registrados en el mes de enero del año actual. Los vapores y buques a motor perdidos durante dicho período, suman 45, con 73,029 toneladas de arqueó. Entre ellos no hay ninguno de bandera española. Con averías por distintas causas figuran 657, de los cuales 14 son españoles. El número de veleros perdidos asciende a 54, con 14,176 toneladas, en cuya lista constan 4 españoles, con 2,719 toneladas. Uno de los veleros españoles registrados como perdidos es el bergantín goleta *Joaquín*, de 293 toneladas, que después de abandonado por su tripulación en viaje de Barcelona a Torrevieja, fué remolcado a nuestro puerto, donde se halla fondeado. Los veleros con averías son, en total, 218, de los que sólo 3 son españoles.

Declaración de pérdida de buques por falta de noticias

Ha sido anunciada por el Lloyd's, con fecha 21 de abril, la pérdida de los siguientes buques, por carecerse de noticias de los mismos y de sus tripulaciones, desde las fechas que se indican:

Vapor americano *Cubadist*, de 5,788 toneladas de arqueó, que salió de la Habana en 26 de febrero para Baltimore, con cargamento de melazas, y fué señalado en 29 del mismo mes a 111 millas al sud del Cabo Hatteras.

Vapor pesquero inglés *Derwent*, de 151 toneladas, que salió de Lowestoft el 26 de enero para un viaje de pesca por el mar del Norte.

Vapor pesquero inglés *Diver*, de 207 toneladas, que salió de Grimsby en 20 de febrero para un viaje de pesca por el mar del Norte y fué visto abrigándose al sud de Espurn en la tarde del mismo día.

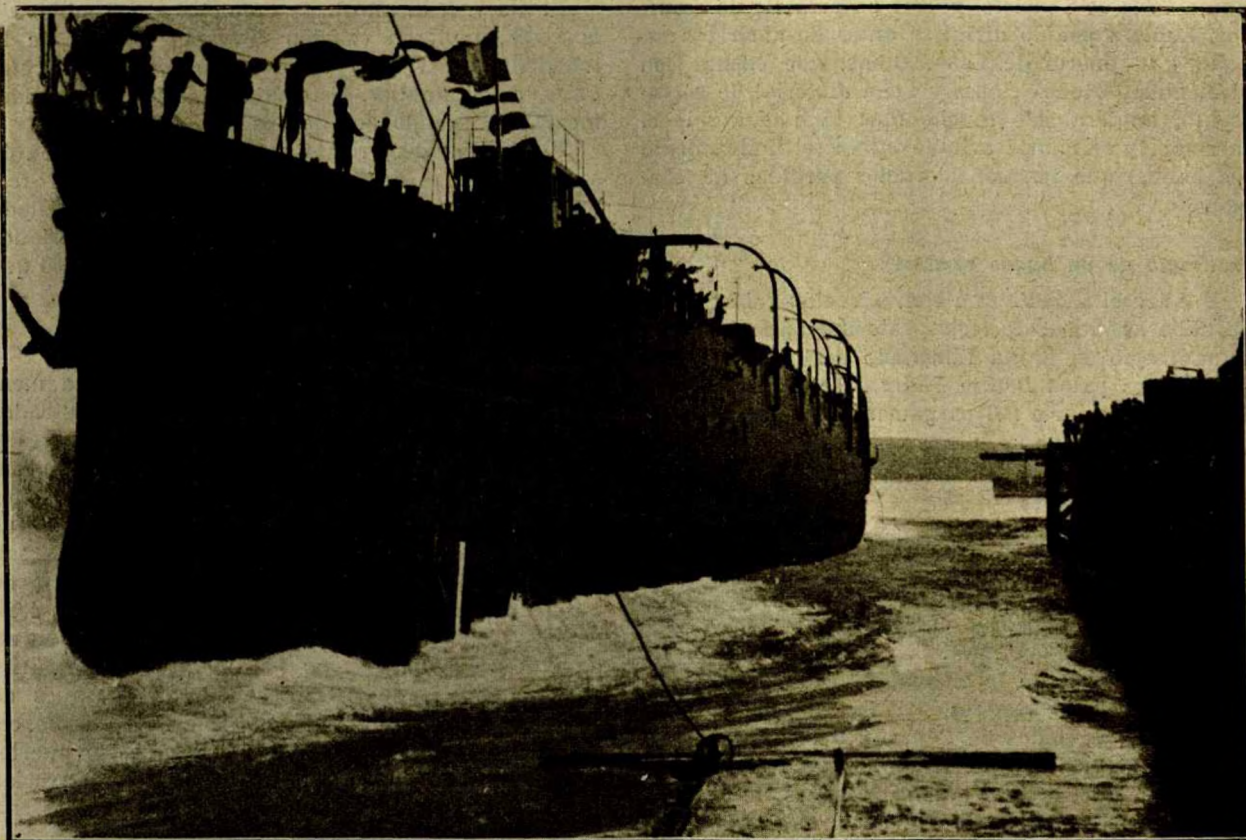
Remolcador americano *Samuel Faunce*, de 96 toneladas, que salió de Wilmington en 29 de enero para Key West.

También por falta de noticias ha anunciado la misma Corporación, con fecha 28 de abril, la pérdida de los siguientes buques y sus tripulaciones:

Velero inglés *Herbert and Ruby*, de 175 toneladas, que salió de Terranova el 8 de diciembre de 1919 para Gibraltar.

Vapor japonés *Ukishima Maru*, de 1,148 toneladas, que salió de Keelung (Formosa) para Singapoore el 24 de febrero último.

EL CRUCERO "REINA VICTORIA EUGENIA" Y L



El buque un momento antes de dejar la basada.

El día de la botadura del crucero *Reina Victoria Eugenia*, 21 de abril próximo pasado, publicó *El Noroeste* de Coruña una información interesante, de la que queremos reproducir los párrafos siguientes:

El «Reina Victoria Eugenia»

Se puso la quilla del crucero *Reina Victoria Eugenia* el 31 de marzo de 1915.

Debía estar, por lo tanto, no sólo botado, sino entregado al Estado y navegando. Pero el período de la guerra, con la paralización casi absoluta de la producción de materiales en el extranjero, y aún en España, y sobre todo, con la terrible escasez de transportes por falta de tonelaje, ha sido la causa principal del retraso en la construcción de este buque.

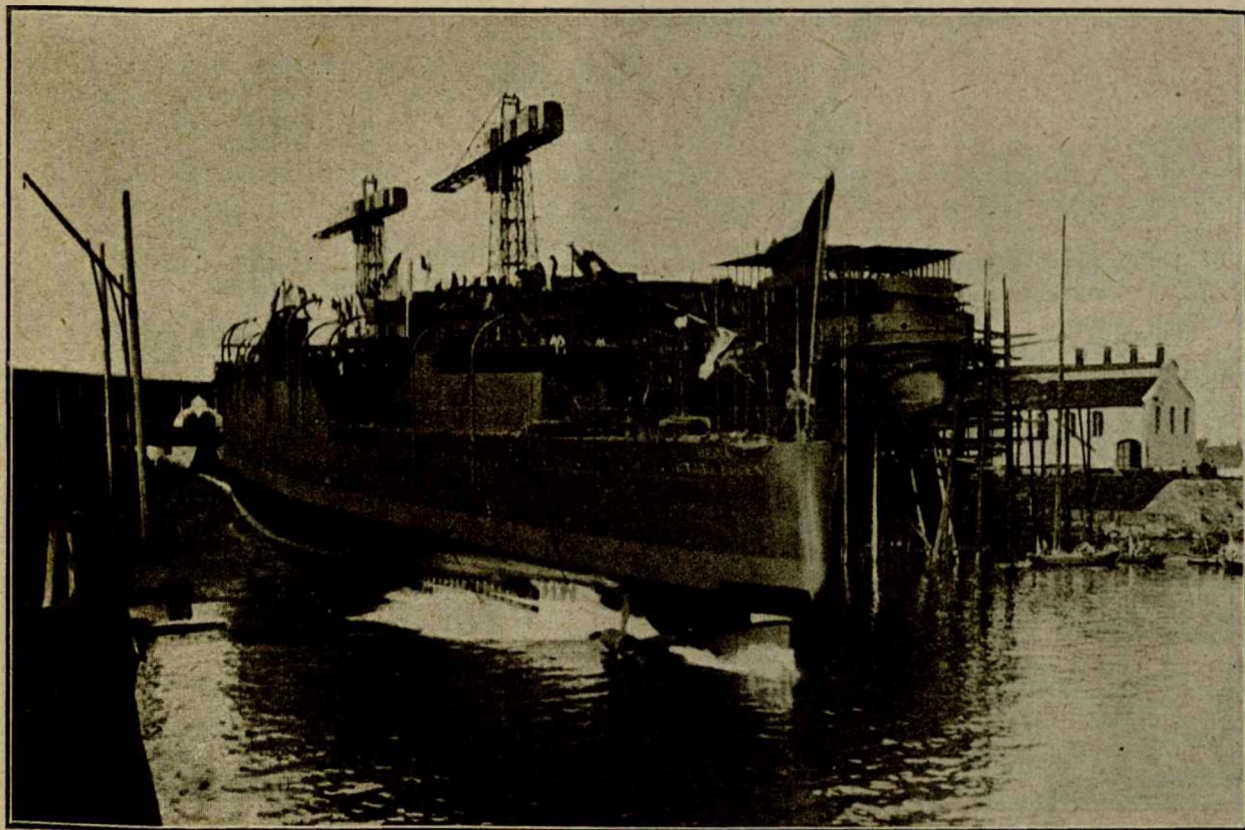
A pesar de esto, no resulta su tipo anticuado, pues los barcos de su clase, son los que más se han acreditado durante la guerra, prescindiendo del grande y poderoso acorazado, que es y seguirá siendo el gran señor de los mares por mucho que digan sus detractores, como bien demostrado ha quedado en el último cataclismo mundial. Y si lo dudan los incrédulos y entusiastas de los submarinos como arma exclusiva, no tienen más que estudiar los proyectos de escuadra con poderosos acorazados que se apresuran a organizar las naciones que pretenden continuar con la hegemonía del mar.

Lleva este crucero todos los adelantos modernos en maquinarias, calderas, artillería, torpedos, etc.,



La madrina doña Andrea Larrondo bautizando el buque

COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL



El Reina Victoria Eugenia entrando en el agua



El buque a flote

resultando únicamente un poco anticuado en su marcha de 25 millas por hora. Sus nueve cañones de 155 milímetros son contruídos por la S. E. de C. N. en sus talleres de la Carraca, arrendados también al Estado para construir exclusivamente cañones y toda clase de proyectiles para los buques de la Escuadra y el Ejército.

Otros buques en construcción

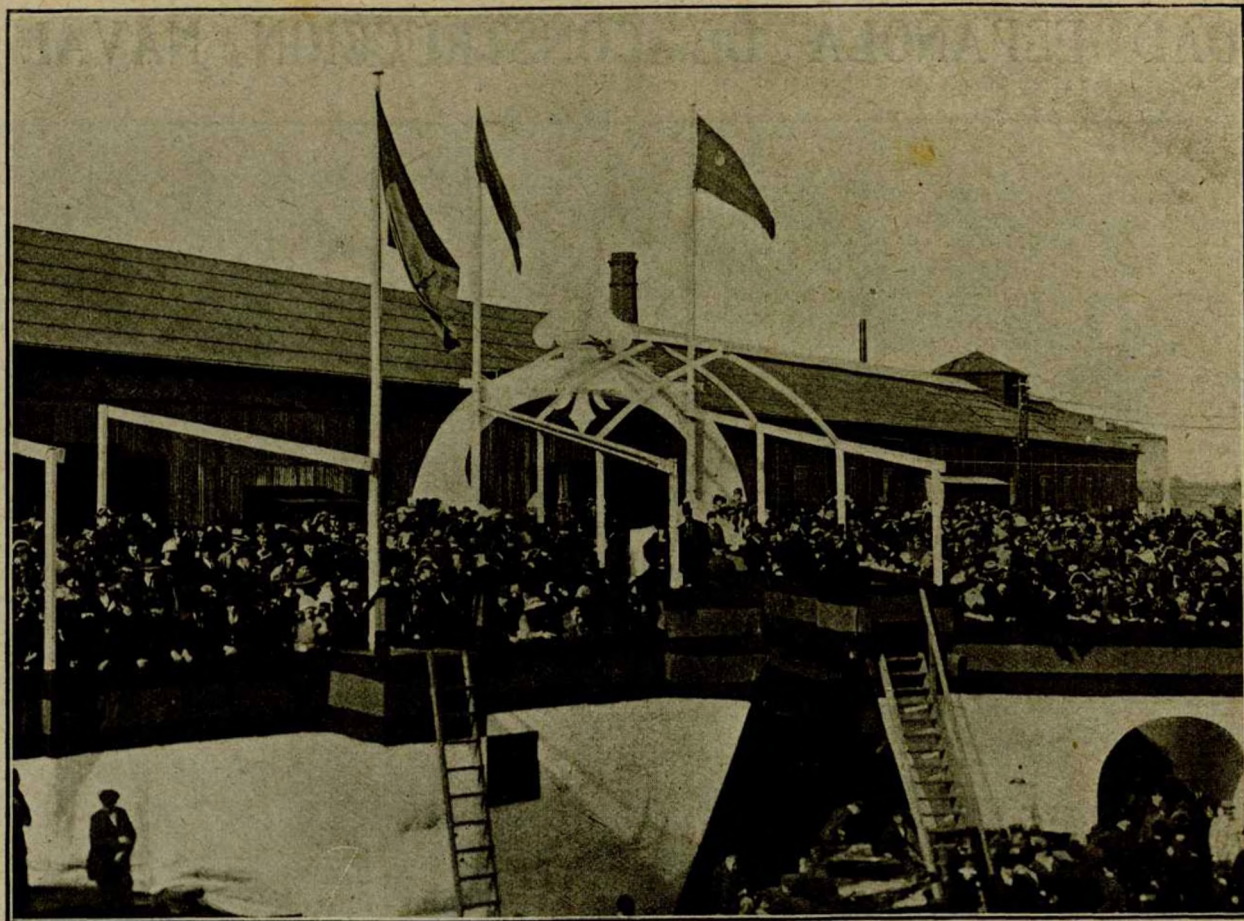
Al botarse este crucero, quedan en construcción los otros del mismo tipo del segundo proyecto de escuadra del general Miranda, en los que el tonelaje es casi el mismo, 4,700 toneladas, pero corregido en ellos la escasez de marcha, que llegará a las 30 millas por hora. Restan por construir los otros dos cruceros que completaban el referido proyecto.

Está construyéndose también en el astillero de Ferrol el gran transatlántico *Cristóbal Colón*, de 16,000 toneladas de desplazamiento, para la Compañía Trasatlántica. Este buque será igual a los de gran lujo que posee la Compañía y que son el *Victoria Eugenia* y el *Infanta Isabel*.

El «Jaime I»

Se encuentra aún en Ferrol el acorazado *Jaime I*, sin entregar al Estado por falta de artillería, pero la construcción está ya hecha.

Completamente terminado este buque y esperándose recibir de un día a otro la artillería para hacer pruebas y ser entregado, estalló la guerra e inmedia-



Vista general de la tribuna regia

(Fots. González)

tamente la prohibición del Gobierno inglés de exportar artillería; y así se quedó el *Jaine I* durante esos cuatro años, sin darse en él ni un martillazo, porque nada necesitaba ya. Terminada la guerra, ha empezado de nuevo la construcción de la artillería y es de esperar que en todo el presente año esté terminada por completo y pueda ser entregado el buque al Estado.

Otras obras navales de la «Constructora»

El resto del segundo programa naval del general Miranda, destroyers y submarinos, los construye la Sociedad en el arsenal de Cartagena, donde los trabajos están muy atrasados también a causa de la guerra, pues el material de los submarinos es casi todo él americano y, si desde el principio de la guerra hubo grandes dificultades para su adquisición y transporte, al declararse beligerantes los Estados Unidos, la prohibición de exportar fué absoluta y quedaron aquellas obras paralizadas.

Para dar mayor intensidad a los trabajos de aquella factoría, se concedió también la construcción de buques mercantes y allí se han construido varios, navegando ya los magníficos vapores de 5,000 toneladas *Romeu* y *Escolano*, para la Compañía Transmediterránea.

Además de los tres arsenales del Estado, Ferrol, Cartagena y la Carraca, tiene la Sociedad en Cádiz la magnífica factoría de Matagorda, comprada a la Compañía Transatlántica al hacer contrato con ella para la renovación de toda su flota y las reparacio-

nes de todos sus buques. En esta factoría se han construido ya los vapores *Manuel Arnús*, de 10,000 toneladas, *Infanta Isabel* y *San Carlos*, de 5,000, y están en construcción otros.

Las mejores factorías de la «Constructora»

Las grandes factorías de la Sociedad para construcción naval son los astilleros de Bilbao, levantados de nuevo, en terrenos adquiridos en Sestao, en pleno período de guerra, con todos los sacrificios que ello implica. Allí está en construcción, y será botado muy pronto, el gran trasatlántico *Alfonso XIII*, de 16,000 toneladas, igual al que se construye en Ferrol; y durante el período de la guerra se han construido allí y están navegando, los vapores *Conde de Zubiria*, *Fernando Ibarra*, *Marqués de Chávarri*, *Victor Chávarri*, *Felguera*, *Sama*, *Mar Caribe* y *Mar Blanco*, cuyos tonelajes varían de 2,000 a 5,000 toneladas; y allí se construirán los grandes trasatlánticos para renovar toda la flota de la Compañía Transatlántica.

Estos astilleros estaban colindantes con los magníficos del Nervión de Martínez Rivas, y últimamente han sido adquiridos también y entregados a la Sociedad, con lo que, al derribar la valla de separación formando un solo todo, quedará una factoría naval a la altura de las mejores del mundo, dispuesta para toda clase de construcciones, desde el más poderoso acorazado y el gran trasatlántico, a las más pequeñas unidades de la marina de guerra y mercante.

Cumplimiento necesario

Las cinco factorías de la Constructora, por lo mismo que han tomado gran incremento con sus numerosas y grandes construcciones, necesitan una producción constante de materiales de todas clases, no sólo de hierros de los que se elaboran en España, sino de los muchos aceros y metales especiales que no son aún de producción nacional.

Por tal razón, la Constructora, para evitar la repetición de los grandes trastornos que se han sufrido durante la guerra al cerrarse los mercados extranjeros, ha decidido crear por su cuenta la independencia nacional y está montando, y muy pronto empezarán a funcionar, las grandes factorías de Reinosa (Santander), para producir en ellas toda clase de hierros, aceros y metales especiales necesarios a sus trabajos y aun surtir a la industria nacional, y llegar a no tener que pedir al extranjero más que aquellos aparatos patentados que todas las naciones tienen que comprar a sus inventores o constructores.

Los planos de los talleres de Reinosa están ya hechos y están adquiridos también terrenos, contándose con las ampliaciones necesarias en el día de mañana, para que al hacer, como se harán, grandes piezas forjadas para los barcos, sea un paso insignificante el producir también los grandes cañones de toda clase de calibres y llegar con ello a la independencia de la industria militar tan necesaria, indispensable a la vida de las naciones, evitándose casos como el ocurrido con el *Jaime I*.

Es decir, que se aspira a que, si las circunstancias lo permiten, se constituya en Reinosa una factoría, émula española de la casa Krup, de estas factorías.»

EL PERSONAL MARÍTIMO

La huelga marítima francesa

Por solidaridad con los ferroviarios, los obreros de los puertos y los marinos franceses se han declarado en huelga. No se trata de un movimiento para obtener mejorías materiales, sino más bien esta huelga tiene carácter político. Tanto los ferroviarios, como los mineros, los obreros de puertos y los marinos sostienen estos días en Francia la huelga llamada de «Nacionalización industrial».

La Confederación General Francesa pide para los obreros de los puertos que lleguen a término favorable las gestiones entabladas cerca del Gobierno para conseguir el funcionamiento y el rendimiento total de los puertos que se encuentran totalmente desorganizados.

Respecto a la Marina mercante, piden los marinos que se establezca una gestión más razonable de la flota del Estado. Exceptuando el tonelaje recuperado por el acuerdo Bignon-Maclay y las 160,000 toneladas de buques alemanes que son objeto actualmente de discusiones por parte de Francia y el Brasil, la flota del Estado comprende cerca de 500,000 toneladas que se explotan bajo la gerencia de las Compañías.

Las federaciones del personal marítimo han protestado siempre de este sistema de explotación y piden que este se ajuste a los principios fijados por

la Confederación General del Trabajo para las industrias nacionalizadas. Por tanto, la gestión tendría que ser confiada a un «Consejo central de explotación», compuesto de

1/3 de representantes del personal navegante (oficiales y marinos).

1/3 de representantes técnicos de los Poderes públicos.

1/3 de delegados de las organizaciones de consignatarios y transportistas y de cooperativas representando los consumidores en general.

El Consejo de explotación tendría todos los derechos y los deberes de los actuales Consejos de Administración y esta explotación contaría con una oficina complementaria autónoma.

Al Consejo central quedarían sujetos los organismos regionales en los puertos, constituidos como aquel y encargados de asegurar la participación del personal a la explotación y control en todos sus aspectos.

Huelga de cargadores moros

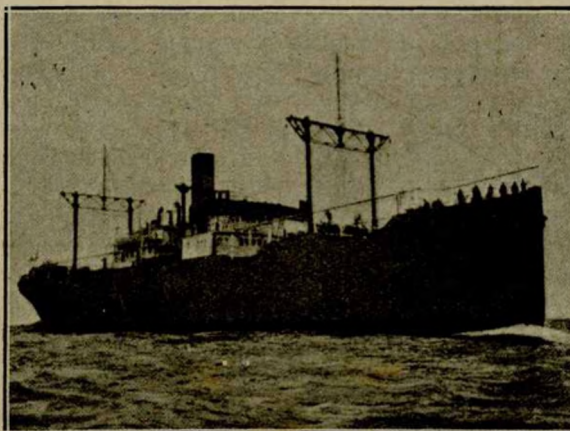
Se declararon en huelga los cargadores moros del muelle de Tánger a causa de que se les pagan los jornales en moneda francesa.

Los huelguistas pidieron que se les abonen dichos jornales en moneda hassani.

Huelga en La Pallice

Después de algunas semanas de negociaciones entre el sindicato de dockers de La Pallice y el de contratistas descargadores, los dockers obtuvieron finalmente, sin recurrir a la huelga, el salario de 20 francos que reclamaban. Los contratistas de transportes del mismo punto también acordaron conceder el salario de 20 francos a camioneros del puerto, los cuales volvieron al trabajo cesando la huelga que empezó el 16 de abril.

La huelga del personal de grúas, declarada el 13 de abril se solucionó a últimos del mes pasado como las anteriores, en virtud de acuerdos celebrados entre los delegados de la Cámara de Comercio y los del sindicato obrero, haciéndose mutuas concesiones. Esta huelga causó una sensible disminución del tráfico de aquel puerto.



El nuevo vapor francés *Saint Ambroise*, de 4,800 toneladas de p. m. construido en Inglaterra

EL REPARTO DEL TONELAJE ALEMÁN

Finalmente, las negociaciones llevadas a cabo en Londres entre Sir Joseph Maclay, ministro de Marina y M. Paul Bignon, subsecretario de Estado de la Marina mercante francesa terminaron en 21 de abril, con la firma de un acuerdo en el cual se establece de una manera definitiva el reparto de los buques alemanes en litigio.

Este acuerdo da plena satisfacción a Francia, puesto que releva a la vecina nación del pago en libras esterlinas de la partida de 150,000 toneladas de buques ex enemigos, cuya restitución Inglaterra reclamaba después de haber convenido en abandonarla.

Es sabido que en el primer momento de las negociaciones Inglaterra no admitía otra forma de reparación que el prorrateo a base de las pérdidas sufridas por cada aliado, respectivamente, y en consecuencia, reclamaba a Francia la restitución de 150,000 toneladas de registro bruto, de las 500,000 cuya gestión fué encomendada a Francia.

Durante la segunda etapa de estas negociaciones, M. Bignon, representante francés, obtuvo de Inglaterra que este tonelaje fuese adjudicado a su país, sino en cesión gratuita, al menos a título oneroso. Pero los ingleses exigían que el pago fuese efectuado por los armadores franceses en libras, al tipo del cambio en curso. Finalmente, en la tercera y última negociación entablada, el Gobierno inglés aceptó que el pago se efectuase «por giro sobre la caja de reparaciones». Esto quiere decir que los armadores franceses pagaran estas 150,000 toneladas en francos, al Estado francés. En la «caja de reparaciones», el producto de esta venta será asentado en el debe de Francia y en el haber de Alemania. El crédito francés contra Alemania será, por lo tanto, disminuído en esta cantidad.

En Londres se celebrará una reunión de peritos que fijarán el precio del tonelaje cedido. Dadas las corrientes de cordialidad y franca inteligencia que se han manifestado en estas negociaciones, es de esperar que la opinión de los peritos franceses será atendida sin notables restricciones. Puede calcularse en 400 millones, aproximadamente, la suma que, debido a la fórmula acordada, dejará de salir de Francia, lo cual habrá de influir muy favorablemente en el cambio de la moneda francesa.

Francia, actualmente, posee unos 2 millones 500 mil toneladas de buques mercantes. Si Alemania cumple rigurosamente los compromisos que se derivan del tratado de Versalles, Francia solamente deberá devolver a lo sumo 10,000 o 15,000 toneladas del tonelaje, cuya gestión se le encomendara; en caso contrario, tendría que devolver unas 40,000 como máximo. En la hipótesis más desfavorable, le quedarían, pues, 450,000 toneladas de registro bruto. Hay que añadir, además, 80,000 toneladas de veleros diseminados actualmente por el Báltico y la América del Sur, 330,000 toneladas de buques de nueva construcción que Inglaterra ha de entregar a Francia, según el acuerdo Maclay-Pimentel, y 160,000 toneladas de buques brasileños, con los cuales puede contarse gracias al apoyo prometido por Inglaterra al representante francés M. Bignon.

Por lo tanto, puede calcularse que la Marina mer-

cante francesa (sin contar la parte que pueda tocar a Francia del tonelaje que Alemania intenta sustraer del reparto), llegará muy en breve a la cifra de 3.500,000 toneladas de registro bruto, o sea, aproximadamente, un millón de toneladas más de las que tenía antes de la guerra.

El reparto de las 150,000 toneladas de buques alemanes atribuídas definitivamente a Francia, se ha hecho de la siguiente manera:

A la Compagnie Generales Transatlantique, 6 buques (32,944 toneladas); a Messageries Maritimes, 4 buques (29,226 toneladas); a Chargeurs Reunis, 2 buques (7,529 toneladas); a la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, 2 buques (15,262 toneladas); a la Compagnie Cyprien Fabre, 2 buques (6,980 toneladas); a la Société Navale de l'Ouest, 1 buque (4,901 toneladas); a la Société Générale d'Armement, 1 buque (7,057 toneladas); a la Compagnie de Navigation Paquet, 2 buques (4,771 toneladas); a la Compagnie des Affreteurs Reunis, 1 buque (3,830 toneladas); a la Compagnie Havraise de Navigation L. Corblert, 1 buque (3,633 toneladas); a la Compagnie Nautaise de Navigation, 1 buque (3,385 toneladas); a Chargeurs de l'Ouest, 2 buques (2,945 toneladas); a la Société Maritime Nationale, 1 buque (2,912 toneladas); a la Compagnie Auxiliare de Navigation y Compagnie de Navigation D'Orbrigny (en comun), 1 buque (2,911 toneladas); a la Société Française d'Armement, 1 buque (2,860 toneladas); a la Compagnie des Chargeurs Français (Plisson et Compagnie), 1 buque (2,075 toneladas); a la Compagnie Delmas Freres et Vieljeux, 1 buque (2,075 toneladas); a la Société Leroux et Hlenzey, 1 buque (1,754 toneladas); la Société Giltet et Fils, 1 buque (1,724 toneladas).

* * *

El periódico *Hansa*, de Hamburgo, dice que 4 millones 171,369 toneladas de buques alemanes han sido distribuídos entre las naciones aliadas en la forma siguiente: A Inglaterra, 2,027,142; a Italia, 747,312; a América, 620,000; a Francia, 552,000, y a Bélgica, 24,916.

El reparto de los buques de guerra alemanes

En la Cámara de los Comunes, el secretario del Almirantazgo, hablando acerca del reparto de los buques de guerra alemanes entre los aliados, dijo que la distribución efectuada hasta ahora es la siguiente:

A la Gran Bretaña han correspondido los buques acorazados *Heligoland*, *Possen*, *Rheinland*, *Westfalen*, *Nuremberg* y 124 submarinos; a Francia, el *Turingen*, el *Endem* y 38 submarinos; a Italia, siete submarinos; al Japón, el *Oldenburg*, el *Nassau* y el *Agsberg*; a los Estados Unidos, el *Ostfriedland* y el *Frankfurt*.

Además, la Gran Bretaña se ha quedado con todos los barcos hundidos en Scapa Flow, o sean 10 acorazados, cinco cruceros de combate, cinco cruceros ligeros y 33 contratorpederos.

En cuanto al reparto de los restantes buques, es decir, 12 cruceros ligeros, 59 contratorpederos y 50 torpederos, depende de la elección que hagan Francia e Italia entre los barcos que deben ser entregados con arreglo al Tratado de paz con Austria.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL MUNDO ENTERO

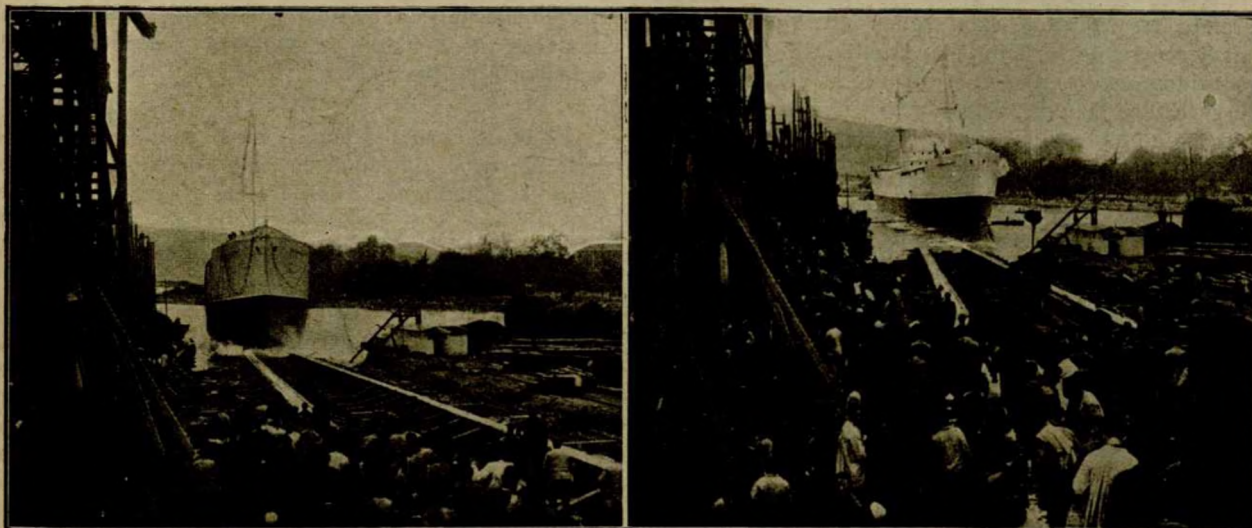
En 1.º de abril pasado el estado de construcción de buques bajo la inspección del Lloyd Register, en todo el mundo, era el siguiente:

PAÍS	BARCOS A VAPOR Y A MOTOR				VELEROS				TOTAL		
	ACERO		MADERA Y COMPOSITE		ACERO		MADERA Y COMPOSITE				
	Núm.	Tonelaje bruto	Núm.	Tonelaje bruto	Núm.	Tonelaje bruto	Núm.	Tonelaje bruto	Núm.	Tonelaje bruto	
Bélgica	7	25.640	»	»	»	»	»	»	7	25.640	
Brasil	1	2.170	2	3.196	»	»	»	»	3	5.366	
China	10	35.325	»	»	»	»	»	»	10	35.325	
Dominios Británicos.											
Canadá { Grandes Lagos	17	41.318	»	»	»	»	»	»	109	231.259	
{ La Costa	33	115.970	9	6.150	»	»	18	6.185			
Otros Dominios	22	55.662	6	4.220	»	»	4	1.754			
Dinamarca	59	113.801	3	1.050	»	»	»	»	62	114.851	
España	23	98.201	»	»	»	»	1	150	24	98.351	
Estados Unidos {	Costa Atlántica	270	1.585.827	7	5.300	9	3.700	10	7.340	535	2.573.298
	Puertos del Golfo.	38	180.793	9	22.600	1	5.000	4	4.800		
	Costa del Pacífico.	82	478.163	13	28.000	»	»	32	78.400		
	Grandes Lagos.	60	173.375	»	»	»	»	»	»		
Francia	55	237.712	5	1.250	»	»	5	1.263	65	240.225	
Grecia.	1	900	1	600	»	»	»	»	2	1.500	
Holanda	140	366.257	»	»	1	324	»	»	141	366.581	
Italia	66	316.495	52	25.246	5	1.150	42	12.350	165	355.241	
Japón	68	285.676	»	»	»	»	»	»	68	285.676	
Noruega	54	86.848	12	3.101	»	»	1	500	67	90.449	
Portugal	»	»	1	840	»	»	8	4.370	9	5.210	
Reino Unido	821	3.381.132	4	1.799	39	11.305	1	189	865	3.389.405	
Suecia.	56	112.905	11	3.928	»	»	6	1.720	73	118.553	
Total.	1.883	(b) 7.694.170	135	107.280	55	(c) 21.479	132	119.021	2.205	7.941.950	

El cuadro comprende barcos de más de 100 toneladas de registro total y no hace mención de los barcos que, si bien estaba decidida su construcción, no se había empezado todavía al terminar el trimestre.

Comparando este estado de construcción con el correspondiente a igual período de 1914, se nota un aumento, a favor de 1920, de 238 por 100.

No se hallan comprendidas las construcciones elementales.



La botadura del nuevo vapor *Artz Mendi*, construido en los astilleros Euskalduna, de Bilbao

NOTAS DE CONSTRUCCIÓN

El *Journal de la Marine Marchande*, en uno de sus últimos números, daba la noticia de que la National Shipbuilding Corporation, que posee los astilleros en los Estados Unidos y en el Canadá, había firmado con varias casas navieras francesas contratos para la construcción de dieciocho buques de acero. De estos, seis son vapores cargos de 4,200 toneladas de peso muerto, que serán construídos en los astilleros Violet Louisiana; otros seis serán del tipo shelter-deck, de 7,200 toneladas, construídos en los astilleros del Canadá. Después la Corporation construirá cuatro vapores de 3,200 toneladas con destino al tráfico de vino entre Algeria y Francia. Otros dos vapores de 6,500 toneladas, ya en construcción, completan el total.

La Compagnie Transatlantique continua metódicamente aumentando su flota. Actualmente está terminando la construcción del paquebot *Paris*, que se cree que podrá prestar servicio a principios del año próximo.

Por su cuenta también tiene en construcción en Inglaterra un gran paquebot del tipo *Rochambeau*, que será dedicado preferentemente al servicio de emigración.

Por otra parte, esta misma Compañía tiene en curso de construcción los buques siguientes: un paquebot del tipo del *Flandre*, destinado a las líneas de la América Central; un paquebot del tipo *Duc d'Aumale*, con destino a las líneas del Mediterráneo; dos cargos para emigrantes particularmente, en construcción en Rouen; un cargo del tipo *Caroline*, que será puesto en servicio a últimos del corriente año, y otros tres cargos de 8,750 toneladas de peso muerto en construcción en Inglaterra, que serán puestos en actividad a principios del próximo año.

Según noticias recogidas en diversos periódicos ingleses y franceses, sabemos que actualmente se está constituyendo una Compañía cuyo objeto es la construcción de unos astilleros. El proyecto comprende tres gradas emplazadas en Fort-de-L'Eau en el centro de la bahía de Argelia. Por los datos recogidos, es de creer que durante el primer año de su creación, la Compañía lanzará por lo menos tres cascos de buques de 3,000 a 3,500 toneladas cada uno.

El ministro de Marina del Canadá, al someter a la aprobación del Parlamento la partida de 20.000.000 de dólares con destino a la construcción naval por cuenta del Gobierno durante el año 1921, anunció que 19 de los buques propiedad del Gobierno, algunos de los cuales habían prestado servicio poco tiempo, han producido hasta el 31 de diciembre pasado un beneficio bruto de 3.488,000 \$ y 1.406,000 \$ de beneficio neto, descontado el pago de los seguros, lo cual significa un beneficio equivalente al 5 y medio por ciento. El precio de costo de construcción por tonelada de peso muerto fué de 191 \$ 92 c., tipo mucho más económico que el alcanzado en Inglaterra y los Estados Unidos.

El Gobierno del Canadá ha contratado con la Dominion Steel Corporation el suministro de 50,000 toneladas anuales de planchas de acero, partida que puede ser aumentada hasta 75,000 toneladas, al precio de 3 \$ 63 c. las 100 libras. En Inglaterra estas planchas se pagan a precios mucho más elevados, de modo que si fuera preciso podrían venderse fácilmente con un beneficio positivo.

El informe de la Copenhagen Floating Dock and Shipyard afirma que durante el último año fué posible realizar un considerable esfuerzo en la construcción de nuevo tonelaje, a causa del gran stock de material que se había acumulado. El año 1919, a pesar de las numerosas dificultades surgidas, puede ser considerado como uno de los más favorables; en cambio, por los indicios recogidos hasta ahora, el año corriente, debido a la situación de la mano de obra y al aumento de competidores extranjeros, se presenta extremadamente incierto. Cuatro nuevos vapores, uno de 3,000 toneladas y tres de 1,875 cada uno, han sido entregados ya, quedando otros cinco en vías de construcción.

El Gobierno de Noruega ha propuesto la suma de 6.020,000 coronas como subsidio para ayudar a las empresas privadas de navegación costera y a las rutas correo que unen el país con Dinamarca e Inglaterra.

Los astilleros Werkspoor, de Amsterdam, han recibido de cinco casas noruegas, orden de construir quince buques motor Diesel, cuyo tonelaje varía entre 2,500 y 10,000 toneladas.

La Casa Cammell Laird & Co. Ltd., días atrás botó en sus astilleros de Birkenhead el vapor *Zent*, de una hélice, construído para la Compañía Elders & Fyffes, Ltd., con destino al tráfico comercial entre las Indias Occidentales, Centro América y Europa.

El *Zent* es el primero de una serie de tres vapores que la misma casa construye para los citados navieros. Este buque se dedicará especialmente al transporte de frutas.

El 10 de abril fué botado en Bristol el cargo *Arlette*, de 4,300 toneladas de peso muerto, construído para la Compagnie Auxiliare de Navigation. Este nuevo buque será dotado de aparatos de calefacción perfeccionados para consumo de mazout. Entrará en servicio a fines de mayo.

La casa Richardson, Duck & Co. Stockton-on-Tees, ha botado el vapor de acero *Demetrios Pandelis*, de 7,500 toneladas. Este buque ha sido construído por encargo de la casa Pandeli Bros, del Pireo, bajo la inspección del Lloyd, que lo ha calificado con la nota más alta.

La casa Harland & Wolff, Ltd., Govan Shipyard, de Glasgow, ha botado el buque, doble hélice *Gle-*

nogle, de 9,200 toneladas, construido por orden de la Glen Line. Será dedicado al tráfico de Oriente, disponiendo de algún espacio para el transporte de pasajeros.

En los astilleros Wan. Doxford & Sons, de Sunderland, se ha botado el vapor *shelter-deck*, de 10,800 toneladas *Sydeland*, construido para la casa *Bros-trom & Son*, de Gothenburg.

La casa Harland & Wolff, Ltd., ha botado en Belfast el vapor doble hélice *Dorsetshire*, de 7,500 toneladas, construido por orden de la Bibby Line, de Liverpool.

La Caledon Shipbuilding and Engineering Co. Limited, de Dundee, ha botado el buque de carga y pasaje *Machaon*, de 7,800 toneladas. Este vapor ha sido construido por encargo de la Blue Funnel Line, de Liverpool.

El 20 del pasado abril, la Compagnie Generale Transatlantique, botó, en Rouen, el buque *Missouri*, mixto, para pasaje de tercera clase.

Este buque es de acero, del mismo tipo que el *Mississippi* y el *Georgia*. Ha sido construido en los Astilleros y Talleres de St. Nazaire: el casco en los Astilleros de Normandia en Gran-Quevilly, y la maquinaria en los Astilleros de Penhoët. Las características principales de este nuevo buque son: eslora, 121 metros; manga, 16'38 m.; puntal, 11'57 m. Desplazamiento, 12,000 toneladas aproximadamente. Capacidad de las bodegas, 12,300 m. c. Fuerza motriz, 3,300 HP. El *Missouri* dispone de cabinas para 50 pasajeros de segunda clase y espacio para 816 pasajeros de tercera.

Para el 20 de mayo está fijada la botadura del buque *Deputé Pierre Goujon*, del tipo del *Marie-Louise*, primer vapor cargo construido en el arsenal de Cherburgo. La quilla de este buque fué colocada en 16 de diciembre de 1919.

El segundo vapor cargo, la construcción de cuyo casco avanza rápidamente, llevará el nombre de *Deputé Paul Proust*.

El arsenal de Cherburgo procede igualmente a diversas reparaciones importantes en los vapores cargos *Champlain* y *Montcalm*.

En estos días ha tenido lugar la anunciada botadura de dos nuevos buques, el *Versailles*, destinado al servicio de los ferrocarriles del Estado (sección Dieppe-Newhaven) y el *Verrier*.

El *Versailles* ha sido construido en las Forges et Chantiers de la Méditerranée, que es donde se han construido la mayoría de los paquebots de la línea Dieppe-Newhaven. Este nuevo buque podrá transportar 1,200 pasajeros.

destinados a la ruta de Hamburgo, hagan escala en Java en todos los viajes, siendo el primero en realizar este recorrido el nuevo vapor *Daker Marn* de 10,000 toneladas, que saldrá de Yokohama. La compañía tiene el proyecto de convertir la ruta de Java en una línea independiente, con buques especiales dedicados exclusivamente a este servicio especial. Los principales puertos de salida serán Batavia y Sourabaya y de momento el servicio será mensual.

La casa Adolf Bratt y Compañía, de Estokolmo, ha establecido un servicio regular de vapores entre Estokolmo, Norrhöping, Swansea y Bristol.

La Standard Steamship Company, de New York, ha inaugurado un nuevo servicio de Baltimore a Cristiania y Estokolmo, con escalas en los puertos intermedios.

LA INTELIGENCIA MARÍTIMA GERMANO-AMERICANA

La *Gazette de Francfort*, del 20 de abril, confirma la información publicada por *Hamburger Nachrichten* referente a la inteligencia cada vez más estrecha entre los armadores alemanes y americanos.

De la misma manera que la *Kerr Steamship Co.* ha



El vapor cablero *Electra* que ha llegado al puerto de Barcelona para reparar el cable que comunica a Palma de Mallorca

LA EXPANSION MARÍTIMA COMERCIAL

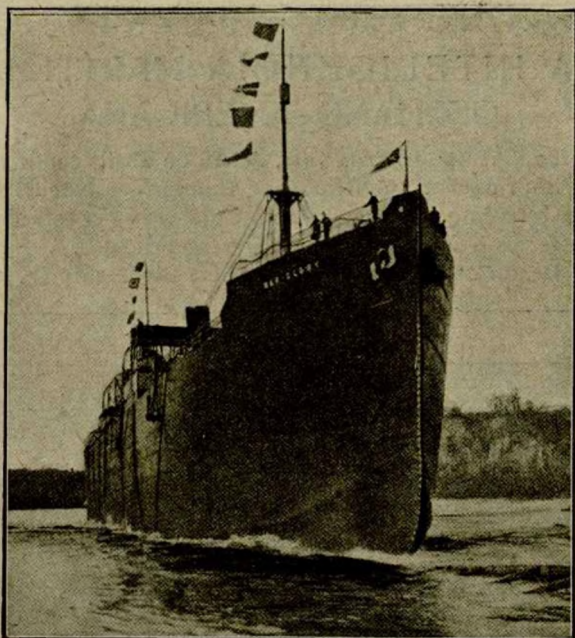
La compañía japonesa Nippon Susen Kaisha, ha establecido un nuevo servicio entre Java y Europa. Esta nueva línea es una de las que integran el programa de expansión comercial de post-guerra ideado por la citada compañía. Como primera providencia, la Nippon Susen ha decidido que los buques

restablecido la línea New-York-Hamburgo, de la Hamburg Amerika Linie, la C. B. Richard C^o. de Nueva York, inaugurará su nuevo servicio New-York-Bremen, de acuerdo con la Norddeutscher Lloyd.

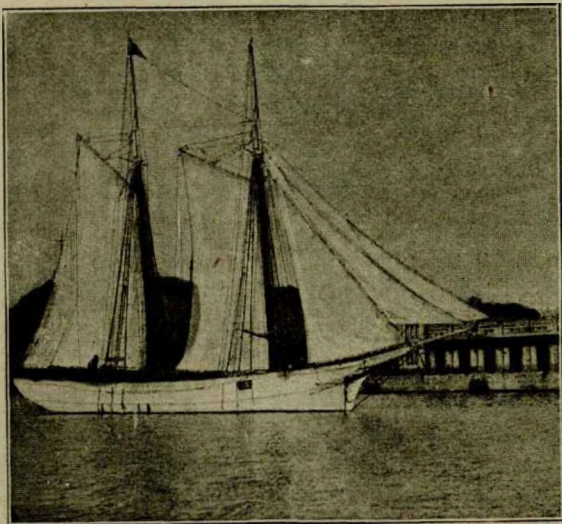
El primer buque puesto en línea ha sido el *Lake Savus*, de 4,000 toneladas, y el segundo el *Fishkell*, de 9,000 toneladas.

La *Gazette de Francfort* asegura que cuando el Shipping Board habrá puesto a la disposición de los armadores americanos los buques necesarios, el tráfico de pasajeros entre Bremen y New York quedará establecido en las mismas condiciones que antes de la guerra.

Parece, pues, que el tonelaje alemán va a renacer bajo el paellón americano.



[Vapor *War Glory* botado en los astilleros de Chepstow en la última quincena del pasado abril : 10,600 toneladas de peso muerto



El pailebot *Paquete Ciudadelano* que se considera perdido

MISCELÁNEA

FRANCIA

Liga Marítima Francesa

El día 18 del actual celebrará esa importante entidad el vigésimo aniversario de su fundación, conmemorando tan importante fecha con una sesión en el Trocadero.

El acto que promete revestir gran solemnidad, se verá honrado con la asistencia del Presidente de la República, presidiéndolo el Ministro de Marina, Mr. Landry.

Sindicato de armadores de vapores de pesca

Los armadores de trainas a vapor de la región provenzal, en una reunión celebrada a mediados del pasado mes, acordaron constituir un sindicato profesional con el objeto de defender sus intereses colectivos de conformidad con las leyes vigentes. Una de las gestiones más importantes que los sindicatos confiaron a su presidente fué la del reparto de carbón adjudicado a los armadores de buques de pesca. El presidente de este nuevo sindicato, M. J. Arman, es también el encargado de realizar cerca de los Poderes públicos todas aquellas gestiones necesarias para salvaguardar la industria pesquera a vapor en aquellas aguas.

Los armadores sindicados se reunirán una vez cada mes para examinar la situación de sus armamentos.

ALEMANIA

La nacionalización de la Marina mercante alemana

La Federación Marítima estudia la moción referente a la nacionalización de la flota mercante alemana.

Para llegar a esta nacionalización se nombrará una comisión formada por representantes oficiales de los marinos mercantes y del poder central.

ESTADOS UNIDOS

Nuevo combustible

Dicen de Nueva York que el químico M. Jerome Alexander, en una conferencia dada en la American Chemical Society de St. Louis dió a conocer un nuevo combustible, particularmente adaptable a las necesidades de los buques de vapor, mercantes y de guerra. Este nuevo producto, que da un calor muy superior al del carbón y del aceite mineral, se obtiene con los residuos de la combustión del carbón y breas baratas combinados con un cuerpo cuya naturaleza se desconoce. Según Mr. Alexander, este nuevo combustible influirá especialmente en el dispositivo de los emparrillados de los hogares.

Embarcaciones equipadas eléctricamente

A pesar de sus innegables ventajas, el motor eléctrico no ha sido todavía francamente admitido en los barcos mercantes, sin duda porque el aire del mar ataca el cobre con dureza y los motores hasta ahora empleados no serían debidamente protegidos.

Pero en cambio, en los puertos, para el servicio de cargas y descargas está en camino de ser absolutamente adoptado, ya que reduce mucho el tiempo empleado en la carga o descarga. En Nueva York

parece que en las embarcaciones destinadas al tráfico del puerto, el procedimiento eléctrico va extendiéndose rápidamente. En general, los motores empleados son a 125 voltios.

RUSIA

El puerto de Reval

Este puerto que anteriormente era uno de los centros comerciales marítimos de mayor intensidad de Rusia, durante la guerra vió entorpecido su natural desarrollo a causa de haber sido utilizado como base naval militar. Bajo el régimen estoniano, ha experimentado un nuevo y vigoroso impulso en el sentido de convertirlo en gran puerto de tránsito. El primer resultado de esta nueva orientación ha sido la construcción de un gran puerto libre capaz de contener buques de más de 10,000 toneladas. El puerto de Reval, comparado con los de Petrogrado y Libau, tiene la ventaja de no quedar cerrado por los hielos en invierno.

INGLATERRA

Tanques barcasas para el transporte de aceite combustible

Los astilleros Harland & Wolff de Belfast y Clyde han botado recientemente algunas grandes barcasas de acero, destinadas al transporte de aceite por la «British Mexican Petroleum Co.», entidad compuesta en su mayoría por capitales ingleses, a pesar de que se eleva a dos millones de libras esterlinas.

Las barcasas construídas son para trabajos en los puertos y radas y tienen una eslora de 155 pies por una manga igual a 35. Dicha Compañía tiene el proyecto de establecer depósitos de combustible en los principales puertos del mundo y las barcasas serán destinadas a suministrar aceite a los barcos.

Los mismos astilleros tienen actualmente en construcción un barco a motor de 10,500 toneladas D. W. destinado a la empresa Bibby & Co., de Liverpool y para el año próximo tiene el proyecto de terminar varios barcos a aceite, incluyendo entre ellos un trasatlántico de 12,000 toneladas, destinado a servir la línea de Australia de la Aberdeen Line.

Como dato importantísimo de las grandes cantidades de aceite que pueden ser lanzadas al mercado diremos que América, de los 300 millones de galones de petróleo que produce anualmente, sólo en el año finido ha exportado a otros países la décima parte de dicha importantísima cantidad.

JAPÓN

Nuevo puerto en Tokio

Debido al incesante incremento que se observa en las relaciones comerciales entre el Canadá y los Estados Unidos y el Japón, el gobierno japonés ha acordado construir un puerto en Tokio, con un presupuesto de 350.000,000 de yens, creyéndose que las obras quedarán terminadas dentro de diez años. Actualmente los grandes transatlánticos han de amarrar en el puerto de Yokohama, situado a 18 millas de distancia.

INFORMACIÓN GENERAL

MADRID

Asociación General de Navieros Españoles

Esta entidad ha celebrado en su domicilio social de Madrid el día 15 de abril su asamblea anual reglamentaria para la aprobación de la Memoria presentada por la Comisión ejecutiva y el balance de cuentas, la renovación de cargos de la Junta directiva y demás asuntos comprendidos en la orden del día.

La Memoria contiene los trabajos realizados por la expresada Comisión durante el año 1919, que merecieron la aprobación de todos los concurrentes y un voto de gracias por la brillante labor realizada.

En ella se consignan datos tan interesantes como las disposiciones legales publicadas en aquel período de tiempo, relativas a la Marina mercante española, las relaciones de la Asociación con el Comité del tráfico marítimo, liquidación de las derramas acordadas por el mismo para pago de los quebrantos sufridos por los navieros en los transportes a flete reducido durante el período comprendido entre el 20 de octubre de 1917 y el 30 de junio de 1918, los asuntos tratados en la Junta consultiva de navegación, etcétera, etc.

El tonelaje inscripto en dicha Asociación ha sufrido sensible aumento, pues de 493,167 toneladas que figuraban en el año anterior ha pasado a ser de 517,838, cifra importante en relación con la totalidad de la marina mercante española, que según las úl-

timas estadísticas consta de 734,531 toneladas de registro bruto, resultando representado en aquella Asociación el 70 por 100 de este tonelaje.

La Junta directiva ha quedado constituida en la forma siguiente: presidencia de honor, S. M. el Rey Don Alfonso XIII; presidente, Excmo. Sr. D. Victoriano López Dóriga; vicepresidente, Excmo. señor D. Ramón de la Sota; vocales: Excmo. Sr. Barón de Satrústegui, Sres. D. José Juan Dómine, D. Manuel de Eizaguirre, D. Guillermo Pozzi, D. Tomás de Ibarra, D. José María López Dóriga, D. Joaquín María Tintoré y D. José Barreras y Massó; vocal tesorero, D. Luis María de Aznar; vocal secretario, don Tomás de Urquijo, y secretario letrado, D. Francisco Ramírez.

Liga Marítima Española

El día 30 del mes próximo pasado celebró sesión la Junta Central de la Liga Marítima Española, bajo la presidencia del señor Sánchez de Toca y estando presentes o representados los señores marqueses de Pilares y Arriluce de Ibarra, conde de Zubiria, barón de Satrústegui, Suárez Inclán, Chacón, Dómine, Noriega, Torelló, Carranza, Luanco, Mille, Anastasio, Bosch y Alsina, Junoy, López Dóriga, Barreras, Massó, Andújar y Navarrete.

El secretario general, señor Navarrete, dió cuenta del resultado del escrutinio, verificado aquel mismo día, para la elección reglamentaria de la mitad de

la Junta central, correspondiente al bienio 1920-22, por virtud del cual quedaban reelegidos todos los señores vocales anteriores y entraban a formar parte de la Junta, en las vacantes existentes, el naviero don Tomás de Ibarra y el maquinista naval D. Manuel Andrade.

Acto seguido, el secretario dió conocimiento a la Junta de la forma en que el articulado de la ley de Presupuestos del Estado, recientemente aprobada, autorizaba la prórroga de la ley de Protección a las industrias marítimas, tan insistentemente solicitada por la Liga, y el abono de las primas a la construcción naval. La Junta se congratuló del éxito alcanzado y acordó informar nuevamente al Gobierno sobre la manera más conveniente a juicio de la Liga, de hacer uso de la autorización concedida para la inmediata prórroga de la ley y la modificación oportunista de la misma que mejor proceda, en bien de los intereses marítimos nacionales, ínterin un régimen protector definitivo, en relación con el arancelario, no substituya al actual.

Por último, la Junta se ocupó en diversos asuntos relacionados con la correduría marítima y las enseñanzas náuticas, y acordó constara en acta su sentimiento unánime por el fallecimiento de D. Santiago Arambilet, redactor secretario de la revista *Vida Marítima* desde su fundación, que tan importantes servicios había prestado a las propagandas de la Liga Marítima Española.

La estadística de la pesca en Galicia

El Gobierno trata de llevar a cabo la estadística de la pesca como base para futuros estudios.

En consonancia con este criterio se ha dispuesto que el capitán de fragata D. Armando Pontes recorra las costas de Galicia con objeto de realizar los trabajos necesarios encaminados a obtener los datos precisos para formar la estadística de la pesca en nuestra región.

La comisión encomendada al señor Pontes será practicada como servicio indemnizable.

La Constructora naval

Se ha celebrado Junta general ordinaria de accionistas de la Sociedad Española de Construcción naval, aprobándose la Memoria anual y las cuentas del ejercicio anterior.

El beneficio obtenido es de pesetas 5.665,828.

Se acordó destinar el 20 por 100 al fondo de reservas, o sea pesetas 1.133,165, y el 5 por 100 al Consejo, o sea 283,291 pesetas.

A las 40,000 acciones de las series A. y B. se les repartirá un dividendo de 40 pesetas por acción, o sea pesetas 1.600,000.

A las 40,000 acciones de la serie C. se les repartirá un dividendo de 36 pesetas por acción, o sea 1.200,000 pesetas.

A las 20,000 acciones de la serie D. se les repartirá un dividendo de 6'66 pesetas por acción, o sean 133,200 pesetas.

Del remanente de 1.316,171 pesetas se destinan: al fondo complementario de reservas un millón en unión del saldo de la cuenta que resulta del ejercicio anterior.

Se concede un donativo de 70,000 pesetas a la Asociación Benéfica de Empleados y 248,171 pesetas pasan a la cuenta de resultados de ejercicio.

BARCELONA

Las relaciones entre España y el Japón

En el Hotel Inglaterra celebróse un banquete en honor del primer cónsul del Japón en España, don Jorge Delgado y Lauger. Asistieron un centenar de comensales representando corporaciones económicas y consulados.

Se pronunciaron varios discursos, abogándose para que se intensifiquen las relaciones comerciales entre los dos países.

Sociedad de patrones de cabotaje

Han sido presentados al Gobierno civil los estatutos de la Asociación «La Polar», que tratan de constituir los patrones de cabotaje.

La Inspección de Emigración

Ha empezado el derribo de la pared y verja que cercan el burladero del muelle de la Muralla, con objeto de construir en aquel sitio el edificio destinado a la Inspección de Emigración de este puerto.

Construcciones navales

En los diferentes astilleros de Blanes, hermosa playa de Barcelona, se trabaja con gran actividad.

En los antiguos Astilleros Bagué, se ha colocado y repasado un barco instalándole un motor. Este buque es para el servicio de la casa de banca de los señores Giralt, de La Bisbal. Está terminándose un hermoso laúd para la casa Hijos P. Martí, de Malgrat, el cual dentro del próximo mes será botado y se le instalará un motor.

En los Astilleros Burell se han plantado cuatro quillas para pesqueros destinados a Málaga.

En los Astilleros de Guibernau se está terminando un pailebot de 160 toneladas para el servicio de una casa francesa de esta capital.

BILBAO

Venta del vapor «Kara»

El cónsul inglés ha hecho público que se admiten proposiciones para la compra-venta de los restos del vapor *Kara*, naufragado en el Cabo Ajo (Santander).

GIJÓN

La huelga de los marineros

El pleito pendiente entre las tripulaciones de los buques asociados a «La Unión Marítima» y los navieros y consignatarios tiende a solucionarse mediante una transacción.

Piden éstos 170 pesetas como sueldo mensual, corriendo a cargo de los navieros la manutención de las tripulaciones que hoy disfrutaban de 200 pesetas por sueldo y manutención.

Los navieros han decidido fijar una escala gradual de sueldos comprendida entre los buques menores de 100 toneladas, superiores a este tonelaje y menores de 200, etc., teniendo en cuenta que los barcos por ejemplo de 200 toneladas, disponen de igual número de tripulantes que los de 400 a pesar de ser mucho mayores los rendimientos del tonelaje superior.

Este criterio de los navieros encontró favorable acogida entre las tripulaciones, habiendo convenido ambas partes nombrar una Comisión mixta que se encargará de hacer la fijación de los sueldos con arreglo a la escala gradual antes expresada.

Las obras del puerto

Ha regresado de Madrid la comisión de representantes de la Junta de obras del puerto, que acudió a gestionar del ministro de Fomento y del Consejo de Estado la aprobación definitiva del proyecto de reconstrucción del dique Norte. Este proyecto importa 19 millones de pesetas.

La impresión que sacaron los comisionados es de que será aprobado rápidamente el proyecto y se pedirá que de la subvención global para puertos que existe en el presupuesto aprobado se consigne la mayor cantidad posible para la terminación del Musel.

El Sindicato de construcciones del puerto del Musel, en vista de la regularidad en la aprobación del proyecto, ha comenzado a ejecutar ya las obras que están ordenadas.

El nuevo vapor «Orzarrosa»

Durante la pleamar de la tarde fué lanzado al mar en los astilleros de la Sociedad «Construcciones Metálicas», el hermosa vapor *Orzarrosa*, de 2,000 toneladas.

El buque salió de la grada por sus propios medios, auxiliándole ya fuera del dique los remolcadores *Gaditano* y *Covadonga* que le condujeron hasta los muelles de Fomento, para ultimar pequeños detalles en cubierta y máquinas.

El *Orzarrosa* es de los vapores de mayor desplazamiento de los botados en Gijón.

Su tipo es parecido al de *Sodón*, construido también en los citados astilleros.

Se le puso la quilla en el mes de febrero de 1919.

El nuevo buque es propiedad de los armadores de Bilbao Sres. V. Rodríguez y Saraño.

MALAGA**Las obras del puerto**

La Cámara de Comercio, en reunión celebrada, fijó especialmente su atención sobre el asunto de las obras del puerto, estimando que son de apremiante ejecución, y acordó que si en un plazo breve la Junta de Obras del puerto no ha resuelto el comienzo de las mismas, se retiren de dicho organismo los cinco vocales que ostentan la representación de aquella Cámara.

LAS PALMAS**Las obras del puerto**

Una Compañía española, domiciliada en Madrid, ha ofrecido invertir 45 millones de pesetas para terminar las obras de este puerto, a condición de que el Gobierno le ceda la explotación de los arbitrios por noventa y nueve años.

Parece que la propuesta está tramitándose y que ha encontrado ambiente favorable.

PALMA DE MALLORCA**Los servicios de la «Isleña»**

Próximo a terminarse el contrato del servicio de comunicaciones que tiene la «Isleña» con el Estado, parece que la compañía naviera continuará prestando dicho servicio después del 30 de junio próximo, que fine el contrato de los diez años.

Se dice que la continuación de los servicios es interinamente por un año, que es el que consta en

la contrata como prorrogable, en vista de que en los nuevos presupuestos aprobados no se aumenta la subvención.

Caso de que la «Isleña» continuase el servicio, se asegura que uno de los proyectos que dicha compañía piensa establecer en dicho servicio, es el de aumentar un viaje a Barcelona y dos rápidos entre Mahón-Barcelona.

Semanalmente se efectuarían cuatro viajes a Barcelona y vice-versa, empleando en la travesía diez horas.

Se establecerían dos viajes rápidos entre Mahón y Barcelona, que prestaría el vapor *Vicente Puchol*.

Prestarían el servicio de los cuatro viajes semanales a Barcelona, los vapores *Rey Jaime I* y *Mallorca*, saliendo a las ocho y media de este puerto y a igual hora de la ciudad condal.

Las salidas serían de Palma los domingos, martes, miércoles y viernes, y de Barcelona los mismos días cruzándose ambos buques durante la travesía.

La línea Palma-Mahón-Ibiza-Valencia y vice-versa, la serviría el vapor *Rey Jaime II*, que actualmente cubre dicho servicio.

La línea Palma-Ibiza y Alicante la serviría el vapor *Balear*, que seguramente regresaría a este puerto.

El vapor *Mahón* serviría la línea Mahón-Alcudia-Barcelona y vice-versa.

El vapor *Ciudadela* continuaría prestando el servicio de Palma-Ciudadela-Alcudia.

Y el vapor *Ciudad de Palma*, la de Cabrera.

SEVILLA**El inventor Marconi**

Procedente de Lisboa fondeó en el puerto de Sanlúcar el yate *Elettra*, propiedad del inventor italiano Marconi y en el que viaja además su esposa e hijos, los marqueses de Médicis y otras personas.

Después de ser cumplimentado por el cónsul de Italia, continuó su viaje a Sevilla en cuya ciudad ha pasado varios días, habiendo salido después para el Norte de España.

El yate es de gran lujo, de 690 toneladas de desplazamiento y tiene toda clase de comodidades y notables instalaciones radiotelegráficas e instrumentos náuticos modernísimos, entre ellos una campana submarina que permite percibir cualquier ruido a una profundidad grande y otro para ver perfectamente el fondo del mar.

La estación radiotelegráfica del *Elettra* es una de las más potentes y perfeccionadas. Transmite radios a más de dos mil kilómetros, y los recibe desde cerca de diez mil.

Durante la vista que hicieron los reyes al *Elettra*, se recibieron en su presencia radiotelegramas de la Cámara de Comercio española de Londres y de la Compañía de Telegrafía sin Hilos de la misma capital.

A pesar de que Marconi declaró que su viaje a España obedecía solamente al deseo de visitarla, parece que promete ser de consecuencias trascendentales. Aprovechando la ocasión de desempeñar Marconi el cargo de presidente, y de consejero el marqués de Médicis, de la importante entidad Banca Italiana di Sconto, se proponen ambos lograr una mayor compenetración entre los elementos financie-

ros de Italia y España. A este efecto, han sido muy interesantes las visitas cambiadas entre el ilustre inventor y una de las figuras de más relieve de la industria y la banca de Bilbao, D. Ramón de la Sota, que también se hallaba aquellos días en Sevilla. No es indiscreto asegurar que entre ambos se trataron de problemas de verdadera importancia para las dos naciones.

SANTANDER

El «Sotileza»

Se han realizado las pruebas de velocidad del magnífico vapor *Sotileza*, de 510 toneladas, construido en los importantes talleres Corcho Hijos (Talleres de San Martín).

Los señores Corcho invitaron a algunos amigos particulares para que presenciaran las pruebas.

El vapor se dirigió hasta la altura de Suances y desde allí a Cabo Quejo, desde donde regresó a Santander, a las seis de tarde.

Las pruebas no pudieron ser más satisfactorias, pues el barco hizo en algunos trozos nueve millas.

El *Sotileza* ha emprendido su primer viaje a Asturias para cargar carbón.

—Hace muy poco tiempo fundaron los pescadores santanderinos una Cooperativa de reducción para que el margen de ganancias, vaya a esa nueva Sociedad de pescadores.

Recientemente echaron al agua los pescadores de Santander las tres primeras traineras construidas en San Martín por su Cooperativa de producción.

Las traineras han sido inscritas en la matrícula de Santander con los nombres de *Libertad* y *Primero de Mayo*.

El acto de echar al agua las traineras fué presenciado por numerosos pescadores y bastantes curiosos.

Con arreglo a los estatutos de la Cooperativa de producción, que es la primera que se constituyó en España al amparo del crédito marítimo, el 70 por 100 del producto líquido que rindan estas embarcaciones, préstamo que a la Cooperativa ha ofrecido el Crédito, se destinará al aumento de la flota pesquera; un 10 por 100 para fundar y sostener la Caja de seguros para la vejez y orfandad, y un 5 por 100 para crear la Escuela de pesca en el puerto de Santander, cuya dirección será encomendada a un profesor competente de esta industria.

CADIZ

Construcción de un dique

El diputado Sr. Lazaga ha hecho manifestaciones en la prensa local, en las cuales se congratula de haber conseguido para Cádiz nueve millones de pesetas con destino a la construcción de un dique capaz para buques de 30,000 toneladas.

Hace un llamamiento al capital gaditano para que se una y consiga que las obras comiencen inmediatamente, y que no sean entidades forasteras quienes acometan una empresa tan altamente beneficiosa para la región.

CORUÑA

Movimiento del puerto

Durante el año de 1919 embarcaron en este puerto 26,514 pasajeros, de los cuales viajaban en primera clase 559, en segunda 446 y en tercera 25,509.

Desembarcaron 14,703, perteneciendo, respectivamente, a las tres categorías 788, 643 y 13,272.

El tráfico total de mercancías, sin detallar las fracciones por kilos, ascendió a 209,391 toneladas, correspondiendo a descarga 124,236 y a embarque 85,154. De ellas corresponde la mayor parte al comercio de cabotaje, representado por 35,021 toneladas embarcadas y 99,470 descargadas; sigue el tráfico de bahía, que asciende, respectivamente, a 47,113 y 575, y por último el comercio con el extranjero acusa una importación de 24,190 toneladas, por 3,019 exportadas en el año.

Dos nuevos vapores pesqueros

En el Muro de la Palloza, se han botado los cascos de madera de los vapores de pesca *Benigno* y *Pepe*, construidos en el pequeño astillero del maestro D. José Vilaríño para los armadores de Gijón Miguel Pérez y Compañía.

El *Benigno* y el *Pepe* son dos barcos gemelos de 20'50 metros de quilla; 23 de eslora; 4'94 de manga, y 2'70 de puntal.

En los astilleros de la Palloza están construyéndose dos vapores y se han puesto las quillas de otros dos.

FERROL

Barco a flote

Con auxilio de los buzos y de la machina flotante del Arsenal, se ha conseguido poner a flote el vapor de pesca *Ferrol número 2*, que hace próximamente dos meses se fué a pique a la entrada del puerto, por consecuencia del abordaje que tuvo con el vapor *Rosario*, de la matrícula de Bilbao.

El *Ferrol número 2* fué conducido a la Cabana, donde quedó varado.

Vapor griego perdido

La Ayudantía de Marina de Corme participó al Consol de Grecia que el día 4, a las siete y media de la tarde, el vapor griego *Antonio Andros* se hundió a 45 millas al Norte del Cabo Villano, a consecuencia de una vía de agua.

Los tripulantes refugiáronse en los botes y llegaron a Corme guiados por un buque de vela. Después fueron conducidos al Ferrol.



BITÁCORAS

FAROLAS MARÍTIMOS

**TELEGRAFOS
MAQUINA**

**REPARACIONES
A BORDO**

**E. y F. PASCUAL
MONTURIOL**

**RONDA SAN PABLO, 39
BARCELONA**

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de mayo de 1920

Núm. 4

Subscripción: España 15 pesetas año
" Extranjero 20 " "
Número suelto. 0'75 "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: :: Teléfono 4863 A.

LOS SERVICIOS DE PASAJE

Nadie que tenga una orientación más o menos perfecta de la situación marítima de España, dudará de nuestro aserto al afirmar que la necesidad más urgente que siente la marina mercante española es la renovación y el aumento de la flota de pasaje. La situación del mercado naviero durante la guerra, además de las consecuencias que acarreoó la campaña submarina, hizo indispensable que los astilleros del mundo entero se dedicaran preferentemente a la construcción de buques de carga. Esto determinó que al firmarse el armisticio, el tonelaje mundial, si bien no se encontraba en la situación de anteguerra, no quedase mermado hasta el punto que no fuera posible proveer a las principales necesidades de la importación y de la exportación.

Pero, aunque ésta era la situación del tonelaje con carácter general, en lo que particularmente afectaba a buques de pasaje su escasez era verdaderamente abrumadora y por buenos propósitos que animaran a las Compañías de restablecer sus servicios, resultaba imposible realizarlos, pues además de los muchísimos buques hundidos, tropezaban con la dificultad insuperable de que los astilleros no habían producido tonelaje de esta clase durante los años de la guerra.

Sólo así explícanse la lentitud en el restablecimiento de los servicios de pasaje y las condiciones muy imperfectas con que todavía hoy se realizan. También debido únicamente a la escasez de barcos de pasaje se justifican las batallas diplomáticas, con sus insistentes regateos, que se han sostenido entre los aliados para asegurarse la posesión de los buques de esta clase que había entre el tonelaje alemán.

En España, como no podía dejar de ocurrir, los servicios de pasaje hubieron de mantener después del armisticio en condiciones aun peores que durante la guerra, pues el material existente llegó la hora de que, en buena parte, tuvo que ser retirado para sufrir reparaciones importantes. Estas unidades no podían ser reemplazadas de nin-

guna manera, toda vez que ni en España ni en el extranjero existía probabilidad de proporcionarse buques en buenas condiciones y con la rapidez necesaria y deseada por las Compañías. Era posible la adquisición de algunos buques viejos o de otros que, aunque de reciente construcción, no convenían para las líneas a las cuales debían ser destinados y atendiéndose a estas razones muy lógicas casi todas las Compañías abstuvieron de comprar.

No fué de esta opinión la Compañía Tayá, de Barcelona, que nacida a consecuencia de la guerra, una vez terminada ésta, quiso ampliar sus negocios estableciendo servicios de pasaje para Génova y La Habana. Con objeto de realizar estos servicios adquirió material viejo que no podía satisfacer de ninguna manera las necesidades del público acostumbrado en estos tiempos a toda clase de comodidades, como era norma de las Compañías antes de estallar la guerra. A pesar de todo, mientras la ausencia de otro tonelaje subsistió, sucedieron los viajes con buenos resultados económicos, ya que el público sentía la necesidad de viajar, y ante ella sucumbía a las incomodidades por grandes que fueran.

Hoy, las Compañías extranjeras van estableciendo los servicios que prestaban antes de la guerra, y ahora es cuando empieza la competencia, y no hay duda que las Compañías españolas que no procuren ponerse en las condiciones de sus rivales verán muy mermados sus ingresos, principalmente los derivados del transporte de pasajeros.

Afortunadamente, vemos la Compañía Transatlántica que está dispuesta a obtener con rapidez de los astilleros españoles los buques de pasaje que tiene en construcción y aún tiene intención de contratar otros, pues su proyectado aumento de capital en sesenta millones le dará posibilidad económica para desenvolverse con toda libertad.

En cambio la casa Tayá todavía quiere mantener sus servicios con barcos que no son apropiados. El sábado 22 del corriente inauguró la

línea rápida Barcelona-Génova el vapor *Príncipe de Asturias*. Este y el *Príncipe de Piamonte*, que está reparándose para ser puesto al servicio de la misma línea, son dos buques construídos en Inglaterra durante la guerra para los servicios del Almirantazgo. Todas sus características y sus máquinas indican que no se trata de vapores para acreditar una línea de pasaje. Aunque su velocidad de veinte millas sea un hecho considerable no queda ésto compensado con la falta de comodidades, pues hay que tener en cuenta que las cámaras están instaladas interiormente. Es opinión general de los elementos marítimos barceloneses que se trata de una equivocación que ha sufrido la casa Tayá con estas adquisiciones.

Además, estos buques fueron comprados con la idea de que, desarrollando sus máquinas una velocidad de veinte millas, podrían cubrir el viaje en unas veinte horas. Pero según se nos ha dicho, en el primer viaje efectuado, el *Príncipe de Asturias* consiguió una velocidad de once a doce millas y la duración del viaje de Génova a Barcelona fué de más de treinta horas. ¿Cuáles son las causas que puedan haber determinado la disminución de la velocidad? Créese que esto obedece a los cambios sufridos por el buque, al aumento de su calado, etc. Pero aunque se lograsen las veinte millas, estos buques tendrán inconvenientes que no podrán ser subsanados.

Sabemos de muy buen origen que la potentísima casa Ansaldo proyectaba — y es posible que siga con la idea — establecer un servicio rápido desde Génova a Barcelona, pero sus intenciones eran poner en servicio vapores nuevos con una marcha de 16-17 millas, con todos los adelantos modernos, pues aunque sea importante la reducción del tiempo del viaje no debe sacrificarse todo a la velocidad.

Ahora mismo se nos presenta otro ejemplo que encaja perfectamente al caso que venimos tratando. En el viaje entre Newcastle y Bergen se empleaban unas 33 horas. La Bergenske Company había concebido el proyecto de reducir considerablemente la duración de este viaje, poniendo a disposición de los viajeros un buque de gran velocidad. La ruptura de las hostilidades obligó a suspender los trabajos, pero tan pronto como la paz ha restablecido las antiguas condiciones, la Compañía no ha perdido momento para realizar el proyecto tanto tiempo acariciado.

El vapor *Leda*, botado durante la primera quincena del corriente mes en los astilleros del Tyne ha sido construído expresamente con la idea de reducir a 24 horas el viaje de Inglaterra a la costa noruega, creyéndose que de hecho la travesía podrá efectuarse en unas 20 horas.

Esta notable reducción de tiempo tiene suma importancia para las relaciones comerciales, particularmente en lo que afecta a la correspondencia y a las facilidades que da al pasaje tanto por la rapidez como por la comodidad.

El Tyne será el puerto de salida, y si el programa imaginado por la «Bergenske Company» se realiza en todos sus extremos, las relaciones entre Inglaterra y el norte de Europa adquirirán extraordinaria intensidad pues se establecerán seis salidas regulares semanales entre Newcastle y Bergen con servicio doble de ida y vuelta.

El *Leda* es un vapor de 2,600 toneladas de registro bruto, que dada su velocidad y su moderna y confortable construcción indudablemente ocupa el primer lugar en la flota de la «Bergenske Company». Las características del *Leda* son: 321 pies y 2 1/2 pulgadas de eslora; 41 pies y 9 pulgadas de manga y 17 pies de puntal. Lleva departamentos de pasaje muy bien instalados y sobre cubierta para 100 plazas de primera clase y 47 de tercera. Estos últimos están distribuidos en grupos de dos, cuatro y seis personas. El buque es de una sola hélice y las turbinas desarrollan una fuerza de 2,800 caballos, consiguiéndose una velocidad media de 17 nudos.

Como se ve, esta Compañía noruega ha tenido en cuenta las conveniencias de velocidad y comodidad para el establecimiento de esta línea, y con este plan bien meditado ha construído un vapor expreso. Es indudable que la empresa dará buenos resultados pues en ella se han estudiado todos los aspectos que ofrece hoy día un buen servicio de pasaje.

Por lo tanto hemos de insistir en el criterio unánime de los elementos marítimos de Barcelona que no es con los buques adquiridos por la casa Tayá como deben establecerse servicios rápidos de pasaje que puedan competir con los extranjeros. La propaganda, el bluff que se haga de los nuevos buques afectados al servicio Barcelona-Génova por la Compañía Tayá, no respondiendo a la realidad, carecen de base y tienen que caer. No hacemos estas consideraciones con ánimo de causar molestias, sinó porque creemos nuestro deber procurar que en España los servicios marítimos sean como deben ser en estos tiempos, pues así lo demandan los intereses del país. La matrícula de Barcelona está muy desprestigiada y es preciso que con el esfuerzo de todos y con estudio y plan razonado se haga el cambio que tanto necesita. No regatearemos elogios cuando los problemas sean bien planteados, pero por esta misma razón no contribuiremos al amparo de ninguna ficción.

CRÓNICA DE BILBAO

Construcciones navales

Nos encontramos en esta temporada frente a una era de actividad de nuestros establecimientos de construcción naval. Unos y otros, lo mismo los grandes que los pequeños, tienen por estas fechas terminados sus trabajos de cubrimiento de cascos y se suceden las botaduras y las pruebas de navegación de los nuevos buques. Todos ellos son elementos nuevos que vienen a engrosar las listas de la marina mercante española. ¡Que lástima que no se armonice mejor el trabajo y respondiendo a un plan elevado, como se hace en las naciones extranjeras, emanando de las altas esferas del Gobierno, sirviera para dotar a la nación de la clase de marina que le hace falta para desarrollar su comercio y no depender del extranjero para el flete americano!

Mas no perdemos la ilusión de tener ésto. España se encuentra abocada a un resurgimiento en esta materia y aunque es poca su actividad en este sector para lo que representan sus necesidades, no creemos quede olvidado esto que es primordial para la formación de una economía sana y fuerte, libre de tutelas extrañas. Una nación esencialmente marítima como la nuestra, que se limita por 4,000 kilómetros de costas y que dispone de un tonelaje muy importante de productos y materias primas de su suelo dispuestas siempre a la exportación, necesita el complemento de una marina mercante, una marina de transporte que esté bien organizada y pueda cumplir con buques adecuados la tarea de repartir aquellos productos por el mundo y cubrir con los fletes de retorno la misión de servir a los intereses económicos dejando en el propio suelo los beneficios de esa función que de otro modo pasarán a manos extranjeras con grave detrimento de nuestros intereses y de nuestros prestigios de nación próspera.

Enriquecida con la guerra, nuestra economía se encuentra con el dinero en la mano, pero no sabe, como el rico advenedizo, en qué emplearlo, si en pasarse buena vida o en preparar elementos que le sirvan para en el futuro sacudir el yugo económico extranjero. Nos está sucediendo tal cosa con los ferrocarriles y nos va a suceder lo mismo si esto no se encauza, con los buques. España necesita más marina y marina adecuada, especialmente transatlánticos, buques de gran porte que puedan servir las líneas de América sobre todo, que son los mercados más fácilmente accesibles a nuestros esfuerzos comerciales. Bilbao se da cuenta de ello y trabaja, pero aun no se decide a esta construcción especial y sus navieros siguen comprando «tramps».

Particularizando más y refiriéndonos a nuestro puerto, es indudable que necesitamos una flota de transatlánticos. Los servicios a través del gran Océano han dependido en todo momento, durante la guerra, de la Compañía Transatlántica Española solamente, que lo hizo como pudo, pero siempre insuficientemente. Ahora vendrán los alemanes y comenzarán a llevarse el flete disponible porque saben realizar el servicio rapidísimamente y acaso con mejores fletes para el comerciante. Es un verdadero crimen de lesa economía, que viendo en los mismos

ojos el buen resultado de una línea transatlántica, no se intente su establecimiento con cooperación del Gobierno o sin ella.

Volvamos a nuestro objeto principal, dejado de lado con estas consideraciones de momento, y de mos cuenta de los acontecimientos de esta clase acaecidos en estos últimos días.

Pruebas de máquinas del «Chivichiaga»

En los primeros días de la actual quincena se verificaron pruebas definitivas de máquinas y navegación de este nuevo vapor construido en la factoría naval de Sestao de la Compañía Española de Construcción Naval.

Al acto, que fué particular, asistió el alto personal de la factoría y representantes de la empresa adquirente, que se hicieron cargo del buque.

El viaje de intento consistió, como de costumbre, en un recorrido de varias millas saliendo del puerto hasta la altura de la punta de la Galea desde donde volvió de nuevo a su fondeadero.

Las pruebas dieron satisfactorio resultado y quedó con ello listo para viaje comercial el buque.

El *Chivichiaga* tiene las siguientes características:

Eslora, 87'40 metros; manga, 12'22; puntal, 7'05; tonelaje total, 1,650 toneladas, incluso carboneras.

Este buque pertenecía a la serie de dos que con el nombre de *Sama* y *Felguera* estaba construyendo para la Compañía Metalúrgica de Duro Felguera la Constructora Naval. Desistió aquella Compañía de la adquisición en vista de que iba a pasar el momento oportuno de su explotación una vez terminada la guerra y se hizo cargo de ambos buques, ahora cambiados de nombre en *Torrentero* y *Chivichiaga* la Compañía Marítima Bermeo. Según se dice, la transmisión se hizo al precio de 800 pesetas tonelada aproximadamente.

El *Chivichiaga*, una vez listo para navegar, ha sido despachado para Castro Urdiales donde embarcará mineral para Inglaterra, siendo este su primer viaje. ¡Que tengan suerte en él nuestros bravos marineros y realice el *Chivichiaga* los beneficios que necesita moralmente y tanto particular como en común nuestra economía!

Botadura del «Mar Caribe»

El pasado sábado, día 22, y con toda solemnidad, tuvo lugar la botadura de este precioso buque de 5,000 toneladas que en construcción en una serie de dos, *Mar Caribe* y *Mar Blanco* se destinan a la Compañía Marítima del Nervión.

Los astilleros de Sestao de la Constructora Naval se vieron animadísimos con motivo del acto, concurriendo a la tribuna especial numerosos invitados de lo más distinguido de nuestra sociedad, así como las autoridades.

La botadura se verificó sin novedad a pesar de que en la Constructora, no sabemos por que, no tienen mucha suerte en las botaduras y de cuando en cuando se estancan los buques al salir por el «slip». El *Mar Caribe* lo hizo a toda velocidad, a tanta, que casi se va contra la escollera que se halla frente a las

gradas. Resultó únicamente con una pequeña abolladura en el casco al tropezar con uno de los muros que forman el *slip*.

Después de la botadura la Constructora Naval obsequió con un lunch a los invitados. Fué madrina del buque la Srta. de Aldecoa, distinguida señorita bilbaína.

Las características del neófito son las siguientes:

Eslora, 109 metros; manga, 14'60; puntal, 10'35; tonelaje de carga, 5,000 toneladas; desplazamiento en la línea de carga, 8,400 toneladas; velocidad, cargado, once millas.

Lleva máquinas de triple expansión de 0,635, 1,040 y 1,730 metros de diámetro por 4,140 de curso y tres calderas de tipo Babcock & Wilcox para trabajar a 180 libras de presión.

Está habilitado con alumbrado eléctrico y construido con todos los adelantos modernos, habiéndose clasificado en la oficina registradora del Lloyd's con la más alta clasificación.

En otro número hablaremos de las obras que tiene en construcción esta misma factoría, que son numerosísimas.

Depósito franco

En el próximo número haremos una referencia extensa de la marcha de las instalaciones del depósito y en otro posterior (D. m.) explanaremos una amplísima relación de su situación, proyectos de construcciones, etc., entre ellas algo referente a los depósitos tanques de *fuel-oil* que varias Compañías nacionales y extranjeras tienen pensado instalar en el recinto franco de derechos o en sus alrededores para aprovisionamiento de los buques de combustión líquida o de las industrias que emplean este combustible para la producción de sus energías motrices.

Mercado de minerales de hierro

La elevación de los precios que los mineros produjeron en cuanto apreciaron la abundancia de tonelaje que reinaba en los mercados de fletes para la exportación de sus minerales, sigue imperando y ello ha evitado que las ventas sean muy animadas, aunque también hay que tener en cuenta se vendió ya en los meses del primer trimestre la producción de los seis primeros del año, casi por entero.

Los siderurgistas de Inglaterra han anunciado un nuevo aumento en los productos brutos de la siderurgia, creyéndose que dentro de poco el lingote de Cleveland como base de precios tendrá en sus cotizaciones un acrecimiento. A pesar de este aumento los fabricantes ingleses hacen presente que el costo más elevado de los minerales y los extras de la mano de obra casi anulan lo que ahora se hace subir el precio del lingote. Que es lo mismo que decir: el alza seguirá.

Por lo que se refiere a precios, se nota alguna baja en los rubios, aunque tal vez sea debido a que no pertenecían a la clase superior los vendidos y por el contrario alguna supervaloración en los carbonatos altos en hierro y de buena composición mecánica.

Las últimas cotizaciones, aproximadamente, han sido las siguientes:

Rubios de primera a unas 25 pesetas tonelada; de segunda, siliciosos y fosforosos, alrededor de las

19 pesetas; rubio cantera, de 25 a 30 pesetas, según ley; lavados, de 18 a 21 en las mismas condiciones.

Los carbonatos tienen precios más sostenidos. Los de primera se hacen entre 28 y 30 pesetas, mientras los de clase inferior se cotizan a unas 25 pesetas.

Los precios, como de costumbre, se entienden F. O. B. Bilbao o Castro, *telquel*, o sea en las condiciones usuales del mercado del Tees.

Las últimas cotizaciones para fletes de mineral a los puertos de Inglaterra, Bélgica y Holanda han sido los siguientes:

Bilbao-Cardiff, 21; Amberes, 28; Glasgow, 29; Newport, 22; Middlesbro, 27; Rotterdam, 27.

Se aprecia alguna abundancia de tonelaje para este tráfico; pero los fletes no bajan mucho por ello, sino más bien están sostenidos.

Notas financieras

La Naviera Guipuzcoana.—En estos días está pagando la Naviera Guipuzcoana, formada como se sabe por las empresas yuterías del Norte de España, un dividendo de 50 pesetas por acción, libre de impuestos, que se paga en concepto de devolución de capital cumpliendo los acuerdos de la Junta de abril del año pasado de reducir su montante al 50 por 100.

Con esta entrega quedan reducidas las acciones a un valor del 60 por 100, o sea 300 pesetas, pues en la actualidad valen 350.

Parece ser que la empresa lleva mejor marcha que en ejercicios anteriores, ya que en el último de la guerra fueron sus resultados completamente desilusionantes, pues a causa de la excesiva valoración de los buques en las pólizas de seguros, las ganancias se las llevaron las Compañías de esta clase.

La cotización bursátil de las navieras

La precaria situación en que se encuentra nuestra Bolsa, completamente falta de disponibilidades para sostener un mercado que tiene el precedente de una especulación desenfrenada a tenor de la cual se forjaron los actuales tipos de cotización, hace que la mayor parte de los valores por la señalada falta de dinero para sostener el mercado en tensión y la influencia de cierta especulación bajista que sin recato se realiza, se hallen débiles y sin poder sostenerse en sus posiciones antiguas.

No hablaremos de la diversidad de valores que forman el complejo conjunto del mercado y nos referiremos solamente a los que tienen principalmente interés para nosotros, a los navieros.

Es muy corriente en estos días, en vista de la depreciación que van experimentando los valores navieros de cuantía grande, se lamenten los interesados de la escasa atención que las mismas Compañías prestan a este asunto de indudable importancia para muchos, pero indudablemente grande también para los que en cualquier momento tienen que acudir al bolsillo del rentista.

Sin embargo, es así en efecto. La depreciación va siendo continua y día tras día los títulos de valor grande, es decir, los pertenecientes a Compañías de importancia, pierden terreno. Ciertamente es que las ventas que se realizan no tienen un montante que haga pensar en una campaña de realizaciones sino más bien son debidas a necesidad de dinero.

No fuera óbice esta condición para que se hiciera un poco de luz en la materia por los primeramente

interesados en ello, que son las mismas Compañías, dando a la publicidad datos que en todo momento recatan con un criterio que no he de discutir porque cada uno guarda sus intereses como le conviene; pero solamente sirve para mantener a los modestos accionistas en la más completa ignorancia de la forma en que se desarrollan sus intereses hasta el momento preciso de la Junta.

Las Sotas se han vendido a última hora a unas 2850 pesetas; las Nerviones, a 2750, y las Uniones, a 1030. Opinar que estos precios están en relación con el estado del negocio y el de los balances de las empresas, es tirar el dinero por la ventana. Causa risa pensar que las Sotas si liquidaran no iban a participar más de 2850 pesetas por acción y aún más risa sospechar que en los años venideros, por muy mal que vaya el negocio no han de rentar las Sotas más de 30 duros de dividendo. Comentario parecido puede hacerse para los dos títulos compañeros de desdicha y depresión bursátil que son las Nerviones y Uniones; las primeras están alrededor de las 2750 pesetas, explotando la Compañía una flota que tiene muchas unidades nuevas y varias en construcción que se han de pagar íntegras con el dinero de las reservas. Las Uniones, por último, están alrededor de las 1,000 pesetas, que es lo mismo que decir que no pasarán en sus próximos dividendos anuales de los 12 duros. Cosa en verdad que de ninguna manera puede darse como cierta después de los buenos ejercicios que viene realizando, del estado de sus reservas y de la forma en que trabaja la Compañía.

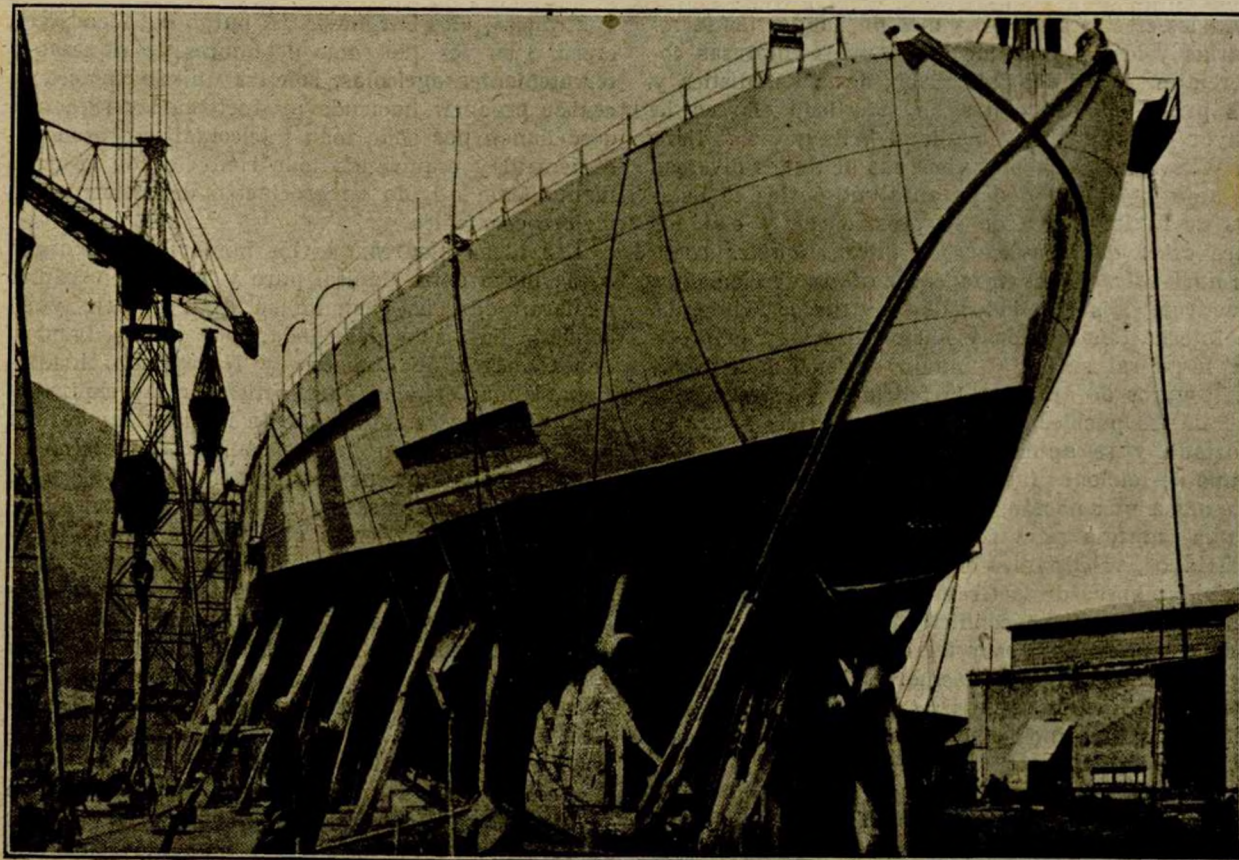
El estado en que se encuentra actualmente el mer-

cado de fletes hace presagiar que los beneficios altos continuarán todavía por algún tiempo.

La baja de las cotizaciones del precio del transporte marítimo, por mucho que los ingleses vienen pronosticándola, no se produce. Bullen todavía en el mundo de los negocios marítimos muchas circunstancias retardatrices de la normalización de los transportes. Las huelgas, la menor jornada de trabajo de los obreros y aún de los marinos, la reducción del rendimiento de los buques mismos, no muy bien contruidos en los últimos tiempos en que hubo que acudir con urgencia a tapar la brecha abierta por los submarinos, la congestión de los puertos, en fin, que hace eternas las estadias, todo ello coincide para hacer duradera la anomalía de los fletes altos; pero es una anomalía hasta ahora sin remedio, a pesar de la mayor abundancia de tonelaje y de la competencia que nuevamente se suscita entre ingleses y europeos en general, por un lado, y los yanquis por el otro.

Quedamos, pues, en que comprar las acciones de las navieras a los precios actuales, reducidos por el movimiento bajista que domina a nuestro mercado puede ser una buena operación como lo fué para todos aquellos que no se dejaron dominar por los pesimismo y mantuvieron en sus carteras las acciones navieras y como lo fué también para todo aquel que compró papel en los momentos de debilidad del mercado en los últimos momentos de la guerra europea y la temporada que siguió al armisticio.

IBAIZÁBAL.



El buque de guerra italiano *Caracciolo*, dispuesto para la botadura. (Véase página 105)

Boletín de Navegación y Comercio

Las necesidades al multiplicarse con el progreso originaron las Artes que a su vez han aumentado prodigiosamente las riquezas. Este axioma económico de Condillac en 1800 ha dejado de serlo en esta época de «reconstrucciones» en que cada obrero, rico o pobre construye para sí más que reconstruye para el bienestar de todos. El improbable trabajo que las innumerables Cámaras de Comercio y Navegación inglesas han realizado para procurar el bienestar de los más, ya que no de todos, y el inmenso acopio de material, ideas, planes y proyectos que las mismas han aportado a la reconstrucción británica es, sin duda, uno de los puntales de la futura Economía Internacional que por difíciles veredas o por derechas y amplias avenidas ha de llegar un día a dirigir la vastísima máquina de las economías nacionales.

La obra magna de internacionalizar el Derecho Mercantil en sus aspectos comercial, terrestre y marítimo, cambiario y monetario y de transportes, como en la última Conferencia Internacional acaba de expresarse, la aportación de medios comunes para la más espléndida difusión de los conocimientos, de los productos, de los secretos de la industria, de las investigaciones sobre los mecanismos, del comercio de las materias primas y manufacturadas; la nacionalización pura o la autonomía integral de los puertos, minas y grandes empresas extractoras de la materia natural, de transporte marítimo y terrestre, han sido objeto de fino pensar, de cálculos estadísticos de gran precisión, como pueden calcularse los efectos por peso y medida, las tarifas ferroviarias y los balances de las grandes empresas comerciales. Obra del Calculismo, de la Estadística y sus principios deductores ha sido todo ello «a la mayor gloria de la Humanidad Wilsoniana». Pero en Wilson mismo hemos visto sus actitudes diversas ya ante la Humanidad ya ante uno de los 45 Estados de la República de su presidencia, y ello nos hace creer que los *acuerdos internacionales como los nacionales* pecan en mucho de falta de elementos coactivos. Los resultados de los generosos intentos de internacionalización y nacionalización, de presidir la moral social al innato egoísmo individual, son seguros de acarrear la felicidad y la tranquilidad de los pueblos; pero si la conciencia social es coartada y se aplica con cortedad primero a un grupo de naciones fuera de peligro cual los aliados, después a una nación, a una región, a una ciudad, a una empresa para condensarse en uno o varios individuos, volveríamos entonces a las mal andadas y vividas horas de la Gran Guerra, de los grandiosos en su magnitud conflictos económico-aduaneros y de potencias navales y terrestres, de políticas comerciales de funesta memoria, imanes-montañas que atraen hierros de bayonetas, aceros de cañones, minas y submarinos dispuestos siempre a las carnicerías humanas.

La importancia adquirida por las Cámaras de Navegación y Comercio locales, aunadas en sus aspiraciones para ciertos puntos de vista nacionales y a su vez unidas para acordar medidas indispensables a la prosperidad y bienestar internacionales,

es innegable. El influjo que en las regiones y en las naciones produce la palabra de sus Cámaras de Comercio a más de benéfico y educador es requerido como valladar a ciertas ambiciones de pueblo obrero, manual, de acción industrial-comercial, hijas del caos social en que otras ambiciones de poderosos y opulentos egoístas han sumado a tres cuartas partes de los pueblos desde los principios de nuestro siglo.

Auckland Geddes, con su teoría del Economismo victorioso de los pueblos sanos y liberales, Lloyd George con su liberalismo político-económico, especie de espada de dos filos hábilmente manejada por él, Lord Fisher, el político marino por excelencia y la cohorte de sabios y profundos economistas, cultivados en la práctica de la realidad, todos ellos asesores de las Cámaras de Comercio y Navegación y de las grandes Cooperativas parten hoy de una plataforma firmísima: creer que hay algo destruido en el mundo comercial y mucho desequilibrado, que la privación reina acompañada de sus males y sus vicios y que el trabajo requiere una revisión de valores. Los «cabecillas» laboristas, dominando hoy a sus «leaders» sostienen a todo trance que el obrero de los campos, de la industria y del comercio está ya en el nivel justo para pensar y actuar económicamente con más criterio que los capitanes de industria, directores del comercio y empresarios agrícolas y con más justeza de miras que los «neutros partidarios del delectismo armónico» que así bautizan con giro germánico a los intelectuales. Los «patronos», «los burgueses del burgo del bienestar», creen a su vez que como detentores de riquezas y terratenientes agrícolas, son los únicos capaces de «saber producir haciendo productivas las riquezas» desdeñando por ende todo intelectualismo económico-neutral y esquivando todo contacto con el mero manualismo erigido en asociación de resistencia o mejora económica.

Las ideas madres que los hombres del margen a esa lucha entre Capital puro y Trabajo mecánico pudieran dar, no obstante su gran número y su bondad, han sido desechadas por ambos bandos. Las Cámaras de Comercio y Navegación, instituciones-suma, creadas para satisfacer las aspiraciones de las clases comerciales e industriales de una localidad nacional o en el extranjero, adquieren en estos tiempos una preponderancia decisiva en la economía de los países y ello les da fácil acceso al estudio de los problemas que suscita la relación y la conexión de elementos humanos componentes de la vida económica, pero divergentes ya en su finalidad ya en su sistema de adecuación.

España, país marítimo, agrícola, minero, de gran porvenir industrial, ve regidos sus destinos por Ministerios diversos. Conceptuando sólo la Navegación rígease por un Ministerio de Marina «de guerra», una Dirección de Aduanas «marítimas» meramente de aspecto fiscal, hacendista, de una Dirección de Marina mercante sin plan definido y de cariz burocrático, de un novísimo y flamante Ministerio del Trabajo con sección para el personal trabajador marítimo, Ministerio en el que Abastecimientos se in-

miscuye en Transportes y éstos en fletamentos. No cabe la acción mancomunada de las Cámaras de Comercio de cuando en cuando consultadas de balde y en balde. Confesemos que la prosperidad de la Marina mercante española proviene de una mezcla de azar y de individualismo naviero, que de rechazo hace florecer las instituciones gubernamentales y los Cuerpos como el Consular Comercial que depende del Ministerio de Estado, Sección Comercial un tanto protocolaria. El Shipping Board español, con su flota de *Españas numeradas*, único campo donde la actividad del Estado pudo desplegarse, parece depender sólo del Ministerio de Marina y sus gestores parecen obedecer a consignas tan diversas como mínimas son las que recibe el potentísimo Shipping Board americano, declarado enemigo de la propiedad naviera nacional, pero organizado admirablemente por ese Estado que fomenta sólo la construcción naval considerando tal fomento su misión única.

Norteamérica abarrotada con sus 9 millones de toneladas, se queja sólo de la falta de preparación para el tecnicismo, pilotaje y comercio marítimo de sus ciudadanos. Las Cámaras de Navegación dieron la voz de alerta y en 1917 se dictaban disposiciones para preparar shipyardmen, tripulaciones y oficialidad y en la Universidad neoyorkina el Instituto de Armadores con ciertas características de monopolio. Todo monopolio de Estado liberal es útil y práctico si está sancionado por los verdaderos educadores. América tuvo clarividencia por medio de sus directores psicólogos y especialistas técnicos del porvenir de un ramo tan productivo como el marítimo. Así como Inglaterra posee un verdadero cuerpo vivificador y platórico de dotes comerciales, de hombres dedicados a los problemas y a las ramas clásicas del comercio marítimo, verdadero fomentador de su flota mercante, un Cuerpo Consular modelo, enamorado del comercio británico, hábil jurista y rebuscador de campos de acción para el comercio inglés, Norteamérica quiere también crear su núcleo de armadores como creó su admirabilísimo Cuerpo de Cónsules, Agregados y Agentes Comerciales apto, práctico en el mecanismo comercial terrestre y naviero y sus técnicos mineros y ferroviarios para los que no hay secretos en la industria extractiva y del transporte.

El programa de materias prácticas sobre las que hombres aptos dan conferencias en la llamada Universidad de Armadores de Nueva York, es el siguiente:

a) Introducción-Enciclopedia o sea resumen en líneas generales del objeto de la Universidad. b) Mecanismo del Comercio con el Extranjero (Mercados de exportación). c) Operaciones de carga y descarga (trámites generales y cálculos prácticos). d) Misión del jefe del tráfico. e) Principios fundamentales del fletamento (*gross y net form*). f) El *Time charter* g) Cláusulas del contrato de fletamento y su hermenéutica. h) El conocimiento. Materias son todas éstas que han de parecer reducidas a unas horas de trabajo, y sin embargo, abarcan un curso de unos meses en los que árdua y eficazmente se trabaja intelectual y prácticamente. Las Cámaras de Navegación y Comercio sostendrán con entusiasmo institución tan práctica y beneficiosa como ésta y en el futuro Congreso federal de Cámaras de Comercio se tratará de extender esta enseñanza y sobre todo obtener los frutos debidos de los estudiantes diplomados.

* * *

Que la obra de las Cámaras de Comercio británicas en el Reino Unido y en los principales centros comerciales del extranjero es un hecho fructífero vémoslo en el acuerdo del Ministerio de Comercio Exterior de organizar y llevar a cabo el «British Business Tour» para exhibir la constante exposición de muestras durante ese plazo y a través de los países extranjeros, de todas las actividades manufactureras inglesas metalúrgica, textil, etc. Sheffield, mercado universal de metalurgia manufacturera ha iniciado ya por cuenta propia tal idea; otros mercados han adoptado el cinematógrafo como campo de propaganda. En una palabra, el impulso iniciado antes de la Gran Guerra ha cristalizado para muchos expositores en negocios francamente fructíferos.

El Oversea Trade Dept. adoptará, como resultado de discusiones durante la celebración de ferias en Londres, Birmingham y Glasgow, el sistema de la transacción cooperativista que, según ensayos realizados, es eficazísimo y económico. Como se ve, el Gobierno ha sabido guiar la masa de los federados de la B. Industry Federation y de la Asociación de Cámaras de Comercio británicas, previas concienzudas consultas con los delegados de las mismas y para mayor seguridad y facilidad los empleados del Ministerio visitarán personalmente los Centros y Cámaras de Comercio durante dos meses con objeto de inquirir y discutir las siguientes cuestiones de vital importancia: a) Clase de contratación comercial preferible. b) Demandas trasatlánticas de mercancías especiales. c) Importadores de mercancías generales en los mercados de Ultramar. d) Agencias para los comerciantes y fabricantes ingleses. e) Mecanismo del comercio con Ultramar. f) Transporte y navegación.

De sus resultados se pondrá en práctica el plan definido que dada su importancia y cálculo en la confección tendrá el apoyo incondicional de comerciantes y fabricantes ligados por el fraternal abrazo de la cooperación económica protegida por el Gobierno nacional del Reino Unido.

NOTAS

La opulenta Cámara de Comercio de Marsella, una de las más ricas instituciones de su clase en el mundo, hará efectivos al Gobierno francés 123 millones de francos en concepto de adelanto, pagaderos en quince plazos, con objeto de proceder al ensanche del puerto marsellés. La política portuaria francesa parece tomar los mejores derroteros y no deja de ser alentador para la esperada prosperidad de los transportes y navegación de la Francia «d'après guerre». El puerto de Marsella, uno de los más antiguos del mediterráneo, ha sido objeto de graduales mejoras que parece tendrán su non-plus-ultra con la proyectada reforma. En 1853 se construyeron los muelles de la Joliette. Agregáronse después hacia el Norte los del Lazareto, Arene, Gare Maritime, el Nacional, Pinede y Madrague (hoy llamado del Presidente Wilson).

En conjunto abarca el puerto una milla y cuarto cuadrada (306 hectáreas) no teniendo en cambio más que unos 26 kilómetros de muelle lo que es muy insuficiente para el enorme volumen de carga y descarga que se intercambia. Así pues, se ha decidido

ampliar el muelle, en dirección N. O., del Presidente Wilson ya comenzado con el nombre de Mirabeau. Su área no será menor de 60 hectáreas y el kilometraje de los nuevos muelles unos 6 y medio. El desarrollo del comercio transmediterráneo y del Lejano Oriente con Europa tiene siempre su eje en Marsella. El porvenir dirá la última palabra pero no es de creer que Marsella, puerto internacionalísimo, se deje arrebatarse la primacía mediterránea en el volumen de transacciones con los mercados de África, Cercano y Oriente asiático.

* * *

Génova, el puerto italiano también temible rival de Barcelona, sigue adquiriendo importancia a pasos gigantes. La política de puertos italiana dirigida por Nitti ya con antelación a la gran guerra, es política digna de ser copiada y aplicada. Génova no ampliará su puerto pero perfeccionará sus envidiables condiciones dotándole de los más modernos aparatos y maquinaria para el rápido trabajo en las operaciones de transporte. Para facilitar la manobra de vapores se derribará el molo Vecchio permitiendo así aumentar la profundidad del puerto a unos 10 metros. Los viejos tinglados del Molo Vecchio también desaparecen y un ferrocarril de mer-

cancías ocupará la parte central de la escollera. El Gran Depósito Franco tendrá un grandioso campo de acción, aun no calculado. Los gastos que tales reformas han de costar pasan de 300 millones de liras, siendo los principales el de 112 millones para el muelle del Este y antepuerto, 86 millones para el Sampierdarena, 42 para el de V. Emanuele III, 38 millones para utillaje y 22 para mejoras de la Escollera vieja.

Génova adquiere hoy una importancia que al parecer le debería disputar Trieste, y sin embargo, ambas importancias se complementan gracias a la sabia disposición y distribución de los transportes internacionales en el Centro Europeo para ser concentrados en los dos puertos italianos genovés y triestino.

Más de 700,000 toneladas esperaban hace dos meses en Génova salida con destino a diversas regiones del interior italiano sin poderse disponer de material acarreador ferroviario. Y sin embargo, el Ministro italiano de Transportes ha sabido dictar, de acuerdo con los representantes de la ciudad, las disposiciones necesarias para el despacho a Suiza de la mayor parte de las mercancías destinadas a la República federal.

WORLD

La Conferencia Internacional de Comercio

Las cuestiones marítimas

El comercio de exportación en el que tantas esperanzas se fundan para el resurgimiento económico del país y cuya situación, no obstante, es muy crítica, habrá visto con positiva satisfacción que la conferencia parlamentaria internacional del comercio ponía en su orden del día al lado del importante problema del cambio tan íntimamente unido con la guerra por sus orígenes, cuestiones puramente comerciales, cuyo estudio reclama con justicia nuestra atención.

La primera de estas cuestiones se refería a las «cláusulas de exoneración de la responsabilidad de los cargadores en los conocimientos». Bajo esta denominación algo ruda, se esconde, en efecto, una cuestión en extremo importante.

Antes de la guerra, en materia de transportes marítimos se habían establecido una tradición y una jurisprudencia deplorables. El armador, debido al incesante aumento de tonelaje de los buques y a la necesidad de acelerar cada vez más la carga y la descarga de las mercancías, se veía en la imposibilidad de controlar personalmente los actos, las actitudes y las afirmaciones de los cargadores.

Pero el derecho público exigía que habiendo aceptado de manos del expedidor una mercancía cualquiera, la depositara en el lugar convenido en buen estado. Para zafarse de esta responsabilidad que cada día se hacía más grave, el armador, poco a poco ha introducido cláusulas especiales, cuyo resultado ha sido llegar a la exoneración casi total de las obligaciones que normalmente le incumbían.

Cada vez que un tribunal ha fallado en sentido desfavorable a un armador, en los conocimientos ha aparecido una nueva cláusula de exoneración.

Las más conocidas de estas cláusulas son las que

afectan a la responsabilidad que incumbe al armador de los actos de sus comisionados. En derecho común, el dueño es responsable de las faltas de su dependiente. El armador, al contrario, pretende, y con harta frecuencia el Tribunal Supremo le ha dado la razón, que no debe responder de las faltas cometidas por el capitán o la tripulación, dado que le es imposible vigilar su conducta cuando se encuentran en alta mar.

M. Guernier, antiguo subsecretario de Estado en la Marina mercante, ha hecho resaltar en su informe lo peligroso e ilógico de esta tesis.

Las mercancías transportadas corren tres clases de riesgos: el marítimo, el industrial y el comercial.

El riesgo marítimo es la consecuencia de la falta náutica cometida en el mar; sobre el partido que hay que tomar respecto esta clase de riesgo, están de acuerdo los jurisconsultos y los interesados; los proyectos legislativos, los conocimientos tipo, exoneran a los armadores de este riesgo y los cargadores profesionales admiten que no sea exigible contra el armador.

Pero no es lo mismo, ni mucho menos, cuando se trata del riesgo industrial y del riesgo comercial.

El riesgo industrial deriva de la gestión que el dependiente del armador debe ejercer sobre las mercaderías: operaciones de embarque, de desembarco, de estiva o de embalaje, es decir, de todas las operaciones encomendadas a un comisionado sobre el cual el armador puede fácilmente ejercer su vigilancia, que no es ni el capitán, ni los hombres de la tripulación, pero sí el encargado de dirigir las operaciones de trasbordo y sus obreros.

El riesgo comercial que emana de los actos de comercio realizados por los agentes y los empleados

del armador en los puertos donde la mercancía es embarcada o desembarcada, cae totalmente dentro de la categoría de los riesgos que deben correr de cuenta del armador, puesto que puede presumírselo culpable de negligencia si su dependiente causa algunos perjuicios.

Es pues indispensable establecer una distinción bien precisa. Tanto más cuanto desde 1900 se ha formado en Francia una jurisprudencia que acepta todas las reclamaciones de los armadores. El Tribunal de Casación, en virtud de una serie de sentencias, los ha colocado positivamente fuera del derecho común y les ha exonerado casi totalmente de toda responsabilidad.

Los Parlamentos de todos los países se han preocupado de esta situación y han intentado en vano ponerle remedio, pues han tropezado con la tesis de la libertad de contratación.

Las Cámaras de Comercio de Cette, El Havre, Dunkerque, Lilla, Oran, Bordeaux, Reims, Orleans, París y otras, en 1902 solicitaron en términos enérgicos, que se tomaran las medidas necesarias para prohibir las cláusulas de exoneración: su voz ha sido desoída como lo fué la de doce congresos internacionales compuestos de juristas, de comerciantes y de aseguradores, que desde 1884 a 1902, formularon la misma demanda.

¿Serán más favorables las circunstancias actuales?

Si se quiere que la industria recobre el lugar a que tiene derecho en el mundo, es indispensable que todos los industriales, los negociantes todos, puedan exportar o importar con la seguridad de que si el fardo entregado al armador sufre deterioro o se pierde, la indemnización del perjuicio correrá a cargo de éste.

La inseguridad que nace de las cláusulas de exoneración ha alejado a gran número de industriales de las operaciones de su profesión. Se han aplicado a ignorar los mercados internacionales, abandonando a sus intermediarios el cuidado de mantener las relaciones con la clientela, intervención que tan provechosa les hubiera sido no abandonar.

Exonerándose de sus obligaciones naturales, el armador se ha desinteresado del embarque de la mercancía, de la atención que debía dedicarle a bordo, de la descarga, del embalaje, de las averías, de las pérdidas y de las sustracciones. En repetidas ocasiones se ha comprobado la negligencia con que la mercancía ha sido abandonada en los muelles de determinados puertos. De todo esto se deriva una merma considerable en los productos que gravita pesadamente sobre el aprovisionamiento de los pueblos.

Por eso vemos que cada país procura remediar esta situación.

Los americanos que hasta el año pasado no poseían marina mercante capaz de desempeñar un papel importante en el tráfico transatlántico, han sido los primeros en dictar una ley conocida con el nombre de «Harter Act» que prohíbe, bajo sanciones penales las cláusulas de exoneración.

Los italianos, sin tomar medida legislativa alguna, han llegado a un resultado práctico parecido por las decisiones de los Tribunales de Justicia.

En Inglaterra, los jueces mantienen, como en Francia, el principio de la libertad contractual;

pero lo interpretan en un sentido mucho más restrictivo que la jurisprudencia francesa.

Por otra parte, los cargadores ingleses, mucho más poderosos que los cargadores franceses, han podido imponer a los armadores cláusulas menos draconianas.

La Conferencia parlamentaria internacional del comercio, ha querido, con razón, coordinar estos esfuerzos hasta ahora dispersos. Una discusión a fondo se entabló en sesión de comisión cuyo resultado fué el acuerdo unánime entre los delegados de las 14 naciones representadas.

La resolución adoptada es la siguiente:

«La Conferencia vota que las naciones de la Entente prohiban, bajo pena de nulidad:

»Cualquier cláusula de conocimiento o de otro título de transporte marítimo que tenga por objeto:

»Exonerar al armador de la responsabilidad que resulte, excepto en los casos de falta náutica, de las faltas de sus empleados de tierra o de mar, como también de sus obligaciones referentes a la carga y descarga y a la estiva:

»Limitar a una suma ridícula fijada previamente, el importe de las indemnizaciones eventuales que habría de pagar:

«De librarse de la obligación de la prueba».

Las dos cuestiones restantes se referían a la *unificación de las reglas para determinar el calado máximo de los buques mercantes y al desarrollo de los ferry-boats*. Una y otra, respectivamente, fueron informadas por el barón Shiba, miembro de la Cámara de los Pares, del Japón, y por M. Thibbaut, presidente del Consejo de agricultura de Bélgica, dando lugar a la votación de las siguientes resoluciones:

«La Conferencia, en vista de la importancia de la unificación de las reglas aplicables a la determinación del calado de los buques mercantes,

Invita a los Gobiernos de las naciones aliadas a constituir un comité internacional para que unifique la reglamentación del calado de los buques, y al mismo tiempo, defina que es lo que se entiende por carga de peso «dead-weight».

La conferencia llama particularmente la atención de los Gobiernos de Europa sobre la necesidad de facilitar el establecimiento de los ferry-boats, en especial por la adopción progresiva de tipos uniformes para las vías férreas y por una cantidad suficiente de material intercambiable.»

Hagamos votos para que estos propósitos sean pronto realidades, en beneficio del comercio de exportación.

(Del *Exportateur français*)

LUCIANO CHASSAIGNE

LAS CONSTRUCCIONES EN EL CLYDE

Diez y nueve buques, que suman 85,008 toneladas de registro bruto fueron botados en los astilleros del Clyde durante el mes de abril, resultando con esto que la producción de este centro, desde primero de año hasta 1.º de mayo ha sido de 52 buques con un total de 182,962 toneladas de registro bruto. Durante el mismo período del año anterior fueron botados 88 buques con 163,455 toneladas de igual registro.

Durante el pasado mes los astilleros del Farth botaron 6 buques de 7,780 toneladas; los de Tay, 1 buque de 7,620 toneladas, y los de la Costa Nordeste de Escocia 8 buques de 2,060 toneladas.

LOS MERCADOS

MERCADO DE FLETES

El mercado sigue sin ofrecer las novedades que se esperaban y acusando las características de quietud y de irregularidad que han sido norma desde principios del mes corriente. América, que tan gran número de negocios ha realizado para futuros embarques de junio y julio ve subir el precio de sus carbones, lo que no dejará de tener sus consecuencias. Parte del tonelaje fletado lo era con frecuencia para los cargamentos del Plata con motivo de ser la temporada de menor exportación y por tal razón no sería extraño ver alguna alteración próxima en los mercados americanos en sentido de baja. Los fletes de mineral España-Extranjero siguen muy firmes, denotando, no obstante, alguna baja dado el volumen de tonelaje que se ofrece.

Los mercados de Oriente siguen pesados, salvo el de las Indias Holandesas, pesadez que se agrava con dificultades del cambio indio y las huelgas ferroviarias en la red Calcuta-Bombay.

Carbones

Sigue demandándose tonelaje para el porteamiento del carbón sud-africano a diversos puertos. Australia inquiriere también tonelaje, habiéndose fletado algún vapor a 150 chelines con destino al Continente europeo. Norteamérica sigue fletando numerosos vapores para Europa a tipos algo más bajos que hace una semana. Inglaterra sigue restringiendo su mercado de fletes; Cardiff y Swansea sin interés, por la escasez de exportación; Newcastle algo animado para futuros cargos con destino a Italia. Los precios del carbón, en especial americano, siguen compás de alza.

El carbón para propulsión de naves se cotiza hoy a 20 dólares.

Natal-Mediterráneo, 140 s.; Natal-Sudamérica, 70 s.; Tyne-Génova, 72'6; Tyne Trieste-Venecia, 82'6.

Minerales

Gran oferta de tonelaje del Mediterráneo y de los puertos cántabros. La demanda no parece tan viva; pero parece venir de regiones que nunca o pocas veces lo habían solicitado.

Melilla-Rotterdam, 30 s., mientras Bougia-Newport 27'6, y Melilla-Manchester, 34; Bilbao-Newport, 22, y Almería-Barrow, 29.

Time Charter de vapores y veleros activase de nuevo, no obstante las oscuras perspectivas del negocio en general. Para el acarreo de carbón América-Europa por 6 meses (límite Gibraltar), 42 chelines. Vapores americanos se ofrecieron 9/12 meses a 7'50 dólares.

La crisis del azúcar ha elevado los fletes. Cuba-Estados Unidos 5,000 toneladas a 85 chelines, embarque junio-julio. Java-Inglaterra, en cambio, 120 s., pero con franca tendencia a tipos muy superiores. Cuba Inglaterra 135-140 s.

Los mercados del Plata y puertos trigueros acusan, como es natural, desanimación. Se comprueba que se han aceptado fletes a menor tipo del mercado

o «supervised» por la Comisión inglesa que se arroga facultades de tipificación (170-6 desde 1.º enero). Rosario-Mediterráneo se ha realizado a 24 dólares y a menos de 100 chelines igual viaje con cargo de maíz.

Mercado siempre firme es el de maderas del Golfo gracias al cuidado que se ha tenido en conservar sus tipos remuneradores y exigir buenas condiciones de navegación. Del Golfo a Holanda se realizó últimamente a 500 sh.

MERCADO DE CARBONES

Nuevos debates se han suscitado con motivo de la decisión del Gobierno inglés de elevar los precios del carbón para consumo interior. Háblase ya de la «exportación invisible», de la imposibilidad material de aumentar la producción carbonífera y de regular la ley sincrónica de oferta y demanda. Todo ello como es natural redundando en la exportación que sigue inspeccionada y dependiente de Comités y del Ministerio de Comercio. Continúa, pues, el mercado, no obstante algunos síntomas favorables, sumido en la quietud.

Los mercados americanos, japonés, sud-africano y australiano son hoy los únicos exportadores a precios relativamente ventajosos para mercados cercanos.

Uno de los mercados que adquieren importancia decisiva es el sud-africano. Según las estadísticas del Ministerio de Minas e Industrias de la Unión (provincias de Cabo, Natal, Transvaal, Orange), comparativas del segundo semestre de 1918 y 1919, resulta que el carbón transvaaliano producido durante el segundo semestre de 1919 se valora en 4.159,484 duros (3.340,000 toneladas), y el de otras provincias en 4.327,000 duros (1.871,816 toneladas). El sud Rhodésiano produjo en coke y briquetas unos 120,000 duros. Los buenos precios adquiridos desde la reciente escasez de carbón inglés, ha hecho que se hayan solicitado en las regiones sud-africanas gran número de concesiones mineras.

El Congreso geológico (internacional) de 1913, al calcular las reservas carboníferas del globo, estimaba que África era el Continente peor dotado de tales reservas, siendo la Unión sud-africana la región más rica entre las de Congo Belga, Sud de Níger (South Nigeria) y Rhodesia. La mayor riqueza de reservas la posee en carbón bituminoso (44 mil millones) siguiendo las de antracita (11 mil millones) que dan el 97 por 100 de la reserva total del territorio africano.

El estudio técnico de la masa carbonífera sud-africana ha dado el siguiente resultado: el carbón hallase contenido en las capas rocosas del sistema Karrou, el cual es muy delgado en el Transvaal. Los aglomerados encuéntrase dentro de una distancia vertical de unos 60 metros sobre el conglomerado básico glacial. El espesor de los filones varía considerablemente en las diversas zonas carboníferas. El carbón bituminoso, del que Sud-Africa encierra un 80 por 100, es un carbón que arde con llama

brillante y rinde de 12 a 26 por 100 de materia volátil, generalmente coques. El promedio de sus propiedades es: valor calorífico: 7,700 a 8,800 calorías, 14 a 16,000 B. I. U.; componentes: 75/90 por 100, carbono, 4'5 a 5'5 por 100, hidrógeno, 6 a 15 por 100 oxígeno y nitrógeno.

El número de los obreros mineros actualmente ocupados en los centros carboníferos es de 30,000 hombres, de color en su mayoría, los cuales rinden unas 48 toneladas mensuales, por persona.

Los puertos de Capetown, Durban, Port Elizabeth, New London y Morsel Bay son estaciones de carbón y Durban, el gran puerto exportador (1913, 322,000 toneladas; 1919, 639,000), habiendo progresado también el de Capetown (1913, 8,000 toneladas; 1919, 30,000). Mucho carbón sigue exportándose a través de la bahía de Delagoa (África portuguesa) (1913, 1,680,000 toneladas; 1919, 2,243,000 toneladas). El precio de los carbones varía, resultando de todas maneras mucho más ventajosos que los continentales de Europa. Los propios de carbón se cotizan 42/45 pesetas tonelada, Durban, y 50/55 el transvaalano y 55/60 el de Natal en el puerto de Capetown. Los clientes del mercado sud-africano son principalmente India, Argentina y Uruguay.

La fabricación de coke, tipo colmena, casi nula en 1913, ha llegado a 35,000 toneladas en 1918 que se consumen en las fábricas nacionales y del Congo belga de fundición de metales y demás centros industriales.

La Unión sud-africana desprovista en absoluto de naves mercantes, depende hoy, para el desarrollo de la exportación de sus carbones, de las marinas extranjeras cuyos fletes siguen cotizándose con firmeza.

La revista francesa *Information*, hablando de la aguda cuestión del carbón en Francia termina: «El resumen de nuestra situación en lo que respecta al aprovisionamiento de carbones es la siguiente: necesitamos 70 millones de toneladas (incluyendo Alsacia-Lorena). Producen las minas francesas 20 millones de toneladas. Inglaterra nos provee de 18 millones de toneladas. Alemania y las minas que van reparándose 27 millones. Bélgica, 2 millones. Total, 67 millones.»

Lo que demuestra, según este balance, que: 1.º, debe restringirse en lo posible el consumo de carbón; 2.º, que deben ponerse en práctica los métodos de ahorro de combustible; 3.º, que deben usarse los llamados «sustitutos del carbón».

Los precios tipo dados en París por el prefecto del Sena, son: antracita grande, 450 francos tonelada; pequeña, 430 francos; carbón *tout venant* (todo uno), 400 francos; briquetas y bolas, 425 francos. La madera propiedad del Municipio se vende a 160 francos la tonelada. Para la venta de tales combustibles no se distingue origen.

MERCADO DE METALES

Los mercados de metales y minerales, incluyendo los aceites minerales, siguen en conjunto estacionados y como dependientes de la mejora iniciada en los balances de las Haciendas de los países europeos.

El cobre manufacturado en parte de origen nor-

teamericano, chileno y australiano sufre algún descenso en la importación europea, si bien los precios siguen firmes en el país de origen. El cobre régulo y precipitado, español, mejicano y sud-africano, se cotiza a precios normales, esperándose nuevas alzas injustificadas. El mineral de cobre español sigue en alza y reduciéndose su exportación debido al consumo nacional. La gran empresa australiana «Electrolytic Refining and Smelting C.º», que producía durante la gran guerra 24 mil toneladas de cobre refinado, ha rebajado mucho su producción para dedicarse a la obtención de oro y plata.

Anúnciase un aumento en la producción de las minas de cobre en la India inglesa, Rhodesia y Chipre, así como en los Estados Malayos y Sumatra.

El níquel, del que la mayoría de las naciones hacen monedas oficiales de diversos valores, ha adquirido gran firmeza de precio en el Canadá, país de origen.

El estaño sufre alzas y bajas en el mercado inglés (bloques y barras), descendiendo el valor del mineral de estaño de origen sud-americano (Bolivia).

El zinc, australiano y canadiense principalmente, sufre nuevos aumentos por las aplicaciones diversas que da el progreso de la industria al mismo.

El manganeso para forja de aceros, ruedas de vagón, máquinas e instrumentos, continúa en marcha ascendente. El mercado está en manos de Norteamérica.

El mineral de hierro español sigue apreciadísimo y abriéndose mercados doquiera. Nada de extraño tiene su tendencia al alza en concepto de mercancía exportable.

Los hierros manufacturados anglo-americanos siguen en alza y difícilmente exportables, habiendo realizado Suecia, con posterioridad al mes de marzo, grandes beneficios en la exportación a diversos países europeos.

El aluminio canadiense en bloques y barras, y la bauxita francesa y de la Guyana inglesa, de la que se pretende hacer tejas, adquieren también una firmeza de precio que no deja duda de su próxima alza en los mercados productores.

Las cotizaciones generales del mercado de metales y el estado del mercado de aceites minerales y sus derivados en la actualidad, no habiendo variado grandemente desde las últimas cotizaciones, dejamos de incluirlos en este número.



Asilo para los huérfanos de la Marina Mercante italiana, construido en Portofino a Mare. — (Véase pág. 105)

SEGUROS MARÍTIMOS

El seguro en los Estados Unidos

De la revista *Shipping*, de Nueva York, extractamos las siguientes notas referentes a la situación del seguro marítimo en los Estados Unidos.

Las Compañías de seguros americanos han recibido advertencias de que debían disponerse a procurar dar facilidades para el seguro marítimo, lo mismo que para el reaseguro; de no ser así, el Gobierno de los Estados Unidos se vería obligado a emprender dicha tarea. Actualmente, con la cooperación del Shipping Board y con pleno conocimiento del Comité de la Marina mercante y pesquerías, se están haciendo gestiones en Nueva York para lograr una organización que facilite el reaseguro mediante acuerdos entre las Compañías de seguros. Espérase que el Congreso aprobará sin oposición particular una disposición que disipe todo temor posible de que tales acuerdos pudieran llegar a ser considerados como violación de la ley contra los trusts.

En un extenso informe presentado por el doctor S. S. Huebner, perito de seguros del Shipping Board, se estudia la situación del seguro marítimo en Norte América y en él se hace constar que, teniendo en cuenta que el seguro marítimo es una poderosa arma comercial, no hay razón que explique el porque los Estados Unidos, con su gran riqueza y extraordinarios recursos, permiten indolentemente que los dos tercios de su seguro marítimo vayan a parar a manos extranjeras.

Durante el año 1918, las sucursales americanas de Compañías extranjeras de seguros marítimos reconocidas, recaudaron por primas de seguros marítimos 40.000.000 de dólares; y, según apreciaciones de aseguradores competentes, se estima que, por lo menos, otros 22.000.000 fueron recaudados sobre riesgos marítimos, directamente suscritos por Compañías extranjeras no reconocidas. Además, las Compañías americanas de seguros marítimos pagaron aproximadamente en 1918, por reaseguros colocados en Compañías extranjeras no reconocidas, 10.000.000 de pesos, importe igual a una séptima parte de su producción total neta por primas de seguros marítimos. Durante el mismo año, las primas de seguros contra incendios, recaudadas por las Compañías extranjeras en los Estados Unidos sumaron \$ 144.500.000. En total, los premios de seguros marítimos y de incendios, obtenidos por las Compañías extranjeras en el mercado americano ascienden a 216.000.000 de \$ en 1918; a cuya suma deben ser agregados algunos millones más cobrados por seguros de accidentes y otras varias formas de seguros terrestres. En junto, puede decirse que las Compañías extranjeras desvían anualmente del mercado americano primas de seguros por un valor aproximado de 250.000.000 de dólares.

Ahora mismo hay indicios de que se está intentando por aseguradores extranjeros una campaña de competencia bien dirigida, a fin de volver a reducir el seguro marítimo americano a la insignificante posición que tenía antes de la guerra. Ciertamente numerosas Compañías americanas entraron en el seguro marítimo durante la guerra, pero casi todas

son relativamente pequeñas y, si existe competencia extranjera, muchas de ellas habrán de sucumbir inevitablemente si su camino no está libre de las presentes obstrucciones. Los armadores y comerciantes americanos estarían seguros de poder hacer frente a la más fuerte competencia extranjera si se realizara el acuerdo gestionado por el Comité y el Shipping Board; y no se encontrarían con la desventaja de carecer de facilidades para el seguro marítimo, al paso que las naciones extranjeras hacen uso de su bien desarrollada organización del seguro para obtener beneficios y controlar directa e indirectamente las principales ramas del comercio internacional.

Las circunstancias han favorecido a los Estados Unidos para la creación de una gran flota mercante en un increíble corto espacio de tiempo. El Congreso ha legislado también en favor de la creación de una organización de exportación y de la extensión de facilidades bancarias para los americanos en los mercados extranjeros. Pero la navegación y la banca son sólo dos de los tres factores vitales que sirven de fundamento al comercio internacional. El seguro marítimo, de extensión adecuada y operando bajo los auspicios americanos, es el tercer factor y debe ser unido a los otros dos para completar la organización del comercio de los Estados Unidos en el extranjero.

Los promotores de la campaña de nacionalización del seguro son varios senadores y diputados que se proponen instar al Gobierno americano a incautarse de las empresas de seguros marítimos, si los aseguradores no organizan rápidamente un sindicato completamente americano para emprender seguros de buques, lo mismo que las demás formas de seguro marítimo.

Los senadores partidarios del seguro por el Estado, al proferir sus intimaciones contra los aseguradores, no garantizan que las Compañías obtengan el seguro de la flota del Gobierno, que los aseguradores declaran ser absolutamente esencial para conseguir la formación de una agrupación para seguros marítimos.

Los retrasos y dificultades que para ello han surgido se atribuyen a intrigas de intereses extranjeros. Recientemente ha sido declarado en Wáshington que no es posible que las desventajosas leyes para regulación de las Compañías americanas de seguros hayan sido concebidas accidentalmente. Se dice que el deprimente efecto de tales leyes sobre los intereses del seguro americano había sido previsto y procurado por interesados que esperaban beneficiarse de ello.

De los datos reunidos por representantes de Compañías americanas de seguros, se deduce que la situación actual está casi completamente dominada por intereses extranjeros. Se han hecho esfuerzos por los que se interesan en la formación de una agrupación americana para el seguro marítimo; pero se ha adelantado muy poco. Espérase que las gestio-

nes que se realizan actualmente logren encauzar el asunto dentro de pocas semanas.

Hay solamente 62 Compañías americanas dedicadas a seguros marítimos, 15 de las cuales suscriben las tres cuartas partes de los negocios. De estas 15, casi un tercio son extranjeras, y algunas de las restantes están controladas por extranjeros. Los promotores del sindicato *All-American* declaran que podrían completar su organización y obtener los recursos necesarios a pesar de la oposición existente. De no lograrlo, es seguro que el Gobierno americano entrará en campaña, pues parece haber en Wáshington una pronunciada tendencia a favor del establecimiento de una adecuada organización nacional del seguro para la Marina mercante americana.

Riesgo de minas

Después de algún tiempo sin tener noticias de siniestros importantes por choque con minas, ha ocurrido uno por dicha causa en una de las travesías que era considerada más libre de tal peligro. El día 12 de mayo, el vapor italiano *Assiria*, procedente de Liorna con mercancías generales, chocó con una mina cerca de Santo Stefano y se hundió perdiéndose totalmente. La tripulación y pasaje, en número de 50 personas, se salvaron en botes. Era un buque de hierro, de 965 toneladas de arqueó, que hacía el servicio de pasajeros y mercancías entre Sicilia, Cerdeña, Córcega y Liorna.

Se han hundido también últimamente en el mar del Norte algunos buques pesqueros por la misma causa, y ha sido señalado el paso de varias minas flotantes por el Golfo de Vizcaya, Canal de la Mancha y por las costas de Irlanda. Además, existen aun en el Báltico ruso gran número de minas flotantes y campos de minas cuya situación no está exactamente determinada.

Es evidente, pues, que subsiste aún el riesgo de minas; y que los aseguradores no están exentos del peligro de pérdidas cuando lo cubren en sus pólizas.

Noticias del «Roger de Lluria»

Una Compañía de la Gran Canaria que hizo transportar a Tenerife un tren de salvamento que se considera suficiente, ha emprendido los trabajos para poner a flote el *Roger de Lluria*, habiendo firmado un contrato de salvamento fórmula del Lloyd's. Por medio de buzos se está extrayendo el cargamento, resultando difícil la operación. Todo el algodón está muy averiado. Se ha conseguido dejar cerrado el fondo del departamento de máquinas y bodegas de popa, y se ha probado la extracción del agua por medio de bombas, con resultado satisfactorio.

Habiéndose descubierto que entraba agua por el mamparo núm. 2, se procede a cerrar las escotillas de proa. Se espera que el algodón salvado podrá ser embarcado para Liverpool.

Noticias de siniestros

El vapor *Faustino R. San Pedro* tuvo colisión en las proximidades del Tyne, el día 1.º de mayo, con el vapor *Anders*, de Haugesund.

El velero *Carquizano*, embarrancado a la entrada del puerto de Las Palmas, está desguzándose por la acción de las olas. Recientemente ha perdido dos de sus palos, cuyas vergas habían sido salvadas previamente.

Por causa de avería en las máquinas, el vapor *Jovellanos* que salió de Barcelona el 29 de abril con destino a Pireo, Salónica y Constantinopla, quedó detenido en el primero de dichos puntos, habiendo sido transbordados al vapor holandés *Jason* las mercaderías que llevaba destinadas a Salónica y Constantinopla.

El pailebot americano *Manuel Caragol* entró en Montevideo con averías el 24 de marzo y tuvo que entrar en dique para reparar en dicho puerto. El cargamento de trigo que conducía para España fué descargado, al parecer muy averiado.

El vapor *Castro Allen* llegó a Newport con averías después de haber chocado en Barry Roads, el día 9 de mayo con el vapor finlandés *Merkur*, que se fué a pique salvándose la tripulación.

Hallándose el vapor *Roger de Flor* en Liverpool el día 13 de mayo cargando para puertos españoles, se declaró un incendio a bordo en la bodega núm. 2. El fuego pudo ser aislado y prontamente extinguido. Se dice que, afortunadamente, las pérdidas son de poca importancia.

El vapor *Buenos Aires*, de la Compañía Transatlántica, en viaje de Cádiz a Buenos Aires, tuvo un choque el día 9 de mayo con la corbeta americana *Windrush*, de 1,531 toneladas, que se dirigía de Nueva York a Montevideo. Este último buque se hundió, pereciendo cinco de sus tripulantes. El resto de la tripulación fué salvada y desembarcó en Nueva York el 14 de mayo.

El velero *Vicente Crecente*, en viaje de San Esteban de Pravia a Barcelona, desarboló en alta mar, y tuvo que ser remolcado a Leixvoes, a donde llegó el 14 de mayo.

El pailebot *Río Benito*, que salió de Barcelona para Faro el día 5 de abril, ha embarrancado en la barra de dicho puerto, encontrándose en situación peligrosa. Se intentará su salvamento. Tenía que embarcar en Faro un cargamento de Algarrobas para Barcelona.

LAS TARIFAS DEL PUERTO DE LISBOA

Un decreto del Gobierno fija como sigue las nuevas tarifas del puerto de Lisboa:

El derecho de atraque se establece en 1 y medio centavos por tonelada, con las siguientes reducciones: buques portugueses, 60 por 100; buques extranjeros con escala regular, 50 por 100 (si permanecen en el puerto menos de 24 horas, 75 por 100).

El derecho de muelle se fija en 2 centavos por tonelada para los cinco primeros días, con el aumento de medio centavo por día y por tonelada en el primer período de 10 días, de 1 y medio centavos en el segundo período de 15 días y de 2 centavos en adelante. Los buques portugueses beneficiarán de una reducción de 60 por 100; los buques extranjeros que hagan escala regular 50 por 100 y para los buques extranjeros que no pertenezcan a líneas regulares, pero que hayan atracado más de tres veces en el mismo año, 30 por 100.

El decreto fija también las tarifas para el uso de dique, talleres de reparación, gastos de sirga, uso de gruas, derechos de depósito, etc.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Disposiciones publicadas durante el mes de abril:
Ayudantía de Marina.—Por R. O. del 5, desestimase la petición formulada para que la Ayudantía de Puenteseco (Coruña) se trasladara al Puerto de Corme acordándose que en este último puerto haya una Auxiliaría de la Ayudantía (D. O. núm. 85).

Abono de primas.—R. O. del 27 de marzo para que se prorratee entre los perceptores de las cantidades cobradas por R. O. del 31-12-1919 (*Gaceta* 28 enero) la suma de 83,333'33 pesetas, y se propone la concesión de un crédito extraordinario para abonar la cantidad que quedó pendiente de pago y que es de 2.383,486 pesetas. (*Gaceta* del 19).

Construcción de buques de pasaje.—De acuerdo con lo que se dispuso el 6 de febrero (D. O. núm. 30), se publica el reglamento para la construcción de buques de pasaje, aplicable a todos los buques que se dediquen a navegación de altura, empezados a construir después del primero de enero de este año, debiendo aplicarse también a los que actualmente están en construcción. (D. O. núm. 88).

Caja Central de Crédito Marítimo.—Por R. O. del día 10 se nombra la Comisión Permanente de la Institución, quedando constituida por el general Pasquin como presidente y los vocales señores Riaño, García Parreño y Saralegui, del Cuerpo general de la Armada. (D. O. núm. 86).

Disco de máxima carga.—En el *Diario Oficial* del día 12 se publica una circular de la Dirección general de Navegación avisando que no figurando ya el vapor *Mallorca* en los registros del Lloyd's, tiene que reclamársele el certificado del «Bureau Veritas» o hacer la clasificación la Dirección general.

Escuela de Náutica en Madrid.—R. D. del 23 facultando al «Colegio de Nuestra Señora del Carmen», establecido en Madrid, para atender a la educación de los huérfanos de generales, jefes y oficiales de la Armada, para dar las enseñanzas de las Escuelas de Náutica y concediendo validez a los certificados de estudios que expida. (*Gaceta* del 27).

Emigración.—R. O. del 29 de marzo derogando la de 21 de enero y, por tanto, los buques dedicados al transporte de emigrantes pueden admitir la totalidad del pasaje que legalmente pueden embarcar, exceptuando cuando se trate de personas procedentes de pueblos que hayan sufrido epidemia; en este caso será aplicable la prohibición decretada por real orden de 24 de enero (*Gaceta* del 2).

—En la *Gaceta* del 10 se publica una R. O. aceptando la designación del diputado a Cortes D. Manuel Girona y Fernández Maquieira como representante del «Lloyd Sabaud» a los efectos del transporte de emigrantes.

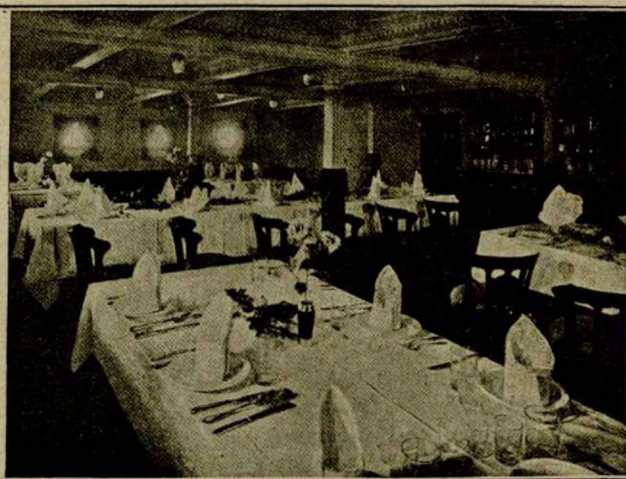
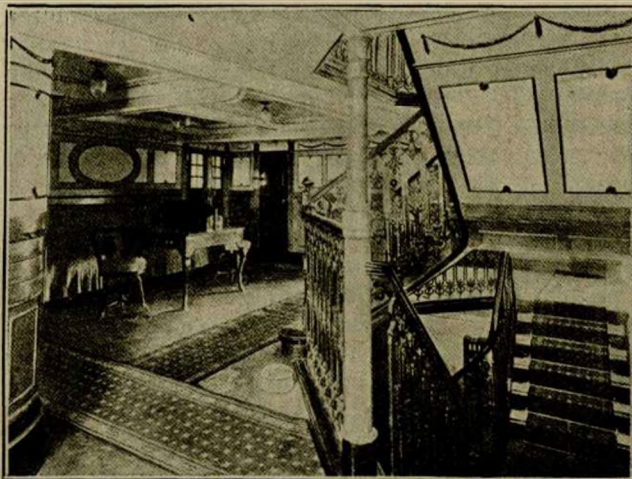
Guarda pescas de Huelva.—Se aprueba el reglamento del cuerpo para la provincia marítima de Huelva. (D. O. núm. 89).

Insignias.—En virtud del tratado de paz, Alemania ha renunciado a sus derechos en el territorio de Memel. El gobernador de éste ha ordenado que los buques matriculados en aquel puerto izaran como propia una bandera compuesta de dos bandas horizontales, roja y amarilla, ésta en la parte superior. También en la parte superior, y tocando al palo, habrá las armas de la ciudad que son un faro entre dos boyas, y debajo una barca flotando. (D. O. número 83).

Junta Consultiva.—En la *Gaceta* del día 10 se publica la convocatoria y la orden del día a tratar en la sesión que ha debido tener lugar el día 10 de mayo.

Post-guerra.—La Sección de política del Ministerio de Estado pone en conocimiento de los españoles que hayan sufrido perjuicios por actos de los beligerantes, que la Comisión creada por R. D. de 4 de marzo, ha empezado a actuar, examinando las reclamaciones formuladas y examinará las que se formulen antes del 1.º de junio. (*Gaceta* del 22).

Recompensas.—Se conceden cruces del Mérito Naval a los ingenieros del Puerto de Barcelona señores Jáuregui y Coderch, a los contramaestres Torné y Bretós y se dan las gracias al director señor Ayxelá



LAS OBRAS DE LA CONSTRUCTORA

1. Vapor *Romeu*: Entrada a las cámaras de 1.ª clase. — 2. Vapor *Escolano*: Comedor de 1.ª clase.
 Ambos buques han sido contruidos en Cartagena para la Compañía Transmediterránea.

por los trabajos realizados en el ejercicio del cargo. (D. O. núm. 93).

Sanidad Marítima.—R. D. de 30 de marzo introduciendo importantes modificaciones en el reglamento de Sanidad Exterior de 3 de marzo de 1917, en lo que se refiere a médicos, material sanitario, aseamientos, etc. (*Gaceta* del 4).

GÉNOVA PUERTO DE SUIZA

El corresponsal italiano del *Times* comunica que acaba de firmarse un convenio entre el Gobierno suizo y el señor Pagliavache, representante del Consorcio del puerto de Génova. En virtud de este contrato todo el comercio marítimo de Suiza desde ahora pasará por el puerto de Génova.

Las autoridades del puerto han conseguido hacer ver al ministro de Comercio suizo la ventaja de que el tráfico marítimo sea por vía Génova en lugar de vía Marsella, por resultar una economía de tres francos por tonelada. La importancia de esta economía queda demostrada teniendo en cuenta que Suiza antes de 1914 tenía un tráfico por valor de más de 500.000.000 de francos.

El *Times* hace constar que desde hace tiempo las organizaciones alemanas e italianas en Suiza hacían

propaganda entre los comerciantes suizos para exportar por el Rhin y Rotterdam o por Génova en lugar de hacerlo por territorio francés.

El principal argumento utilizado es la desorganización de los ferrocarriles franceses y, como consecuencia, su incapacidad para mover el tráfico. La «Unión Helvética de Constructores de Máquinas» últimamente ha pasado una circular en la que se dice: «La Dirección de los ferrocarriles suizos ha informado al Secretariado de la Unión que la mayor parte de los vagones suizos enviados a Francia no han vuelto. Actualmente hay en Francia paso de 2,500 vagones suizos retenidos indebidamente por las Compañías francesas. A fin de evitar, pues, una desorganización total, los ferrocarriles federados no pueden satisfacer las demandas de transportes hacia Francia.»

La circular termina diciendo que por interés propio, los comerciantes suizos deben exportar por Génova o bien por los ferrocarriles italianos, los cuales, según la circular, funcionan con perfecta regularidad.

La pérdida por parte de Francia del tráfico para Suiza es un hecho muy importante, pues el asunto del puerto suizo ha sido debatido durante largo tiempo, y tanto Marsella como Cete reivindicaban sus derechos a ser los puertos preferidos y no Génova.

EL PERSONAL MARITIMO

La situación moral de la marina mercante alemana

El periódico alemán *Volksfreund* del 24 de marzo, describe en los siguientes términos la anarquía moral que reina entre sus compatriotas de la marina mercante:

«De todas partes, llegan noticias lamentando el estado de espíritu de las tripulaciones alemanas.

Las nuevas mercancías confiadas a los buques alemanes son tan a menudo vergonzosamente robadas y saqueadas a bordo, antes de llegar a los puertos de destino que los armadores extranjeros se niegan insistentemente a confiarlas a pesar de lo ventajoso de los fletes a cualquier buque abanderado con bandera negra-blanca-roja.

De Barcelona, por ejemplo, aseguran que resulta algo extraordinario que una caja conteniendo cualquier artículo, transportada a bordo de un buque alemán llegue intacta a su destino.

En Valencia, los comerciantes se lamentan de que los marineros alemanes les hagan una competencia ruinosa vendiendo a precios inverosímiles y a escondidas, las mercancías robadas.

En Copenhague se denunció oficialmente el capitán de un velero alemán que había arrojado al muelle, saltando por la borda, una gran caja de manteca, cuyo transporte se le había confiado, para recogerla después, clandestinamente, para su uso personal.

En Dalacro (Suecia), marinos y maquinistas de buques anclados en el puerto, han asaltado diferentes villas, cometiendo abusos tan escandalosos que ha habido necesidad de enviar de aquel puerto gran número de policías de Stockolmo para defender la

propiedad sueca contra los ataques de los piratas alemanes.»

El citado periódico teutón, añade:

«Estos hechos contribuyen a dar crédito a las calumnias que ingleses y franceses no cesan de propagar sobre nuestra conducta y ponen en grave compromiso la confianza que debemos inspirar a los extranjeros.

Si el Gobierno no se decide a castigar severamente estos delitos, la reconstrucción de la flota mercante alemana será imposible por mucha que sea la actividad y el celo de nuestros armadores.»

La huelga de Holanda terminada

A principios del corriente mes los dockers holandeses reanudaron el trabajo que habían abandonado con motivo de la huelga.

El 23 de abril los huelguistas de Rotterdam tuvieron una reunión en la cual se votó la vuelta al trabajo por un número de votos equivalente a la proporción de 6 contra 1. Los patronos entonces enviaron un manifiesto fijando las condiciones en que consentían la readmisión de los obreros.

Estas condiciones eran:

1.ª Los dockers volverían al trabajo con el mismo salario de antes de la huelga.

2.ª Los patronos se comprometían a estudiar el aumento del salario, con la posibilidad de que la mejora tuviese efecto retroactivo a contar desde el 1.º de enero de 1920, con la condición de que desde el 1.º de mayo cesaba el boycotage a los buques holandeses en los puertos extranjeros, sin lo cual sería declarado el lock-out.

El trabajo se reanudó penosamente el 28 de abril a mediodía. Los patronos hicieron serias selecciones suprimiendo los individuos que ejercieron pernicioso influencia en el personal. Se ha observado que la rapidez media en la carga y descarga en el puerto de Rotterdam ha sido muy inferior a la obtenida antes de la huelga.

Un caso de huelga original

El magnífico buque-motor *Afrika*, de reciente construcción, al efectuar su primer viaje tuvo ocasión de hacer una interesante experiencia. Este buque salió de Copenhague para Christiania en el momento en que estallaba la huelga general en el citado puerto danés.

La tripulación recibió la orden de secundar la huelga por medio de un telegrama dirigido a Christiania y abandonó el buque. Con gran sorpresa de la mayoría de los tripulantes el capitán no dió muestras de gran disgusto. El cargamento de Christiania estaba embarcado ya y lo único que supieron los huelguistas, fué que el buque seguía su viaje, dejando en tierra a los tripulantes. Las plazas de los hombres que habían quedado en el puerto fueron ocupadas por pasajeros, los cuales realizaron la maniobra necesaria al llegar a Stavanger en menos de 45 minutos. Los huelguistas daneses demostraron haberse equivocado en sus cálculos. Los dockers se negaron a descargar el producto, pero los propietarios del mismo hicieron retirar a los huelguistas y procedieron a la descarga. Después embarcaciones costeras tripuladas por personal agrícola transportaron el producto a su destino sin incidentes.

Cuando la carga que había que tomar el buque en aquel puerto estuvo a bordo, zarpó para Lisboa, continuando los pasajeros cada uno en su puesto como si no existiese la huelga.

La huelga marítima francesa

El sábado, día 22 del corriente, quedó terminada la huelga marítima francesa que se declaró por solidaridad con los ferroviarios.

La Conferencia internacional marítima

La Conferencia Internacional del Trabajo, organismo anejo a la Sociedad de las Naciones y que celebró su primera reunión en Washington en noviembre de 1919, celebrará su segunda sesión en Génova, a partir del 15 de junio. Esta Conferencia será dedicada exclusivamente al estudio de las condiciones del personal marítimo, encaminando sus esfuerzos en conseguir su unificación internacional.

En la orden del día de la Conferencia figuran las siguientes cuestiones:

Aplicación al personal marítimo de todos los países de las decisiones de la Conferencia de Washington sobre la jornada de 8 horas y la semana de 48 horas.

Organización de un control sobre las condiciones del enrolamiento.

Aplicación a los marinos del seguro contra el paro y de medidas para prevenirlo.

Extensión para la profesión marítima de la prohibición del trabajo de los niños menores de 12 años.

Establecimiento de un estatuto internacional de la Marina mercante.

Han sido invitados para hacerse representar en la Conferencia de Génova:

1.º Los 45 Estados que son miembros originarios de la Sociedad de las Naciones y de la Organización Internacional del Trabajo.

2.º Alemania y Austria, que la Conferencia de Washington decidió admitir sin más tardanza en la organización internacional del trabajo.

3.º Finlandia a título consultivo.

Cada país ha sido invitado para que designe cuatro delegados, dos representando al Gobierno, uno a los armadores y otro a los marinos.

MISCELÁNEA

FRANCIA

El puerto de Saint Malo

El proyecto de extensión y mejora del puerto de Saint Malo-Saint Servan, reconocido de utilidad pública, ha sido aprobado por los diversos organismos administrativos después de haberse introducido varias reformas.

Parece que pronto empezarán las obras que convertirán este puerto en uno de los mejor utillados de Francia.

Los arsenales marítimos a la industria privada

El ministro de Marina francés ha dado a la publicidad una nota en la que dice que el Gobierno estudia la cesión de los talleres de Guérigny (Nièvre) y de la parte de los arsenales de Lorient y Rochefort consagrados a las contrucciones navales y fabricaciones accesorias, rogando a los que les pueda interesar la adquisición, que acudan al Ministerio.

INGLATERRA

El puerto de Londres

Las estadísticas publicadas por las autoridades del puerto de Londres son altamente satisfactorias,

pues demuestran un gran aumento en el tráfico durante el último año fiscal terminado en 31 de marzo. El tonelaje de registro neto entrado y salido de este puerto alcanza la cifra de 20.899,000 toneladas que en los doce meses anteriores sólo fué de 13.210,000 toneladas de igual calificación, lo cual representa un aumento de 7.689,000 toneladas o sea el 58 por 100.

La navegación de altura ha contribuido a esta suma con un total de 5.554,000 toneladas; en la navegación de cabotaje, debido a los esfuerzos del Gobierno, el tráfico de tonelaje ha aumentado de 3.540,000 a 5.674,000 toneladas de registro neto, lo cual significa un incremento de 2.134,000 toneladas, o sea un 60 por ciento.

ALEMANIA

Hamburgo

Durante el mes de marzo entraron en el puerto de Hamburgo 228 vapores y 188 buques de vela. De éstos, 109 llevaban cargamento de artículos alimenticios, 69 mineral, hierro, madera y pasta de papel, y los restantes diferentes mercancías.

De estos buques, 324 eran alemanes, 27 ingleses,

17 americanos, 15 holandeses, 7 daneses, 10 noruegos, 1 sueco, 2 finlandeses, 6 franceses, 3 japoneses, 1 italiano, 1 español y 1 belga.

Las salidas durante el citado mes fueron: 234 vapores y 180 veleros, de los cuales 321 eran alemanes, 25 ingleses, 17 americanos, 13 holandeses, 8 daneses, 9 noruegos, 1 sueco, 2 finlandeses, 6 japoneses, 5 franceses, 1 español, 3 chilenos, 1 italiano, 1 brasileño y 1 belga.

ITALIA

Asilo para huérfanos de la Marina mercante

El día 5 del corriente tuvo lugar en Portofino a Mare la inauguración de la primera casa para huérfanos de la Marina mercante. La primera parte de la ceremonia celebróse en el atrio del Asilo, bello edificio situado en la altura de la población y desde el cual se domina el mar.

Esta casa ha sido construida gracias a la generosidad de la condesa Raggio Spinola que donó 800,000 liras a la institución.

Estaban presentes en el acto las autoridades, los huérfanos y algunos invitados. Fué descubierta una lápida conmemorativa del donativo de la condesa Raggio Spinola y se la ofreció una artística medalla de oro.

Más tarde, en la plaza San Giorgio celebróse la fiesta popular, a la que asistieron varias personalidades y numeroso público, haciendo viajes expresos los vapores *Sassari* y *Ansaldo III*.

Botadura de un buque de guerra

Para el día 12 del corriente estaba anunciada la botadura del buque tipo «super-dreadnought» *Caracciolo*, construido en la factoría de Castellammare di Stabia. Este gran buque de guerra forma parte del plan del ingeniero naval Ferrati, aprobado en el mes de noviembre de 1913.

La construcción del *Caracciolo*, empezó el 12 de octubre de 1914 y tuvo que suspenderse a causa de la guerra en marzo de 1916, reanudándose en agosto de 1919. Las características principales son: eslora, 212'07 metros; manga, 29'60; puntal, 13'75; calado, 9'50 metros. Constituyen el armamento del buque 8 cañones de 381 milímetros; 12 cañones de 152, y 12 cañones antiaéreos de 40 milímetros. La potencia de las máquinas es de 70,000 caballos, que dan una velocidad de 25 nudos, pero puede llegar a los 28. El personal está previsto en 34 oficiales y 1,096 hombres.

ESTADOS UNIDOS

Las construcciones navales

Según datos facilitados por la «Atlantic Coast Shipbuilders Association», los buques en construcción en los Estados Unidos son actualmente 188, representando 977,488 toneladas de registro total.

De estos buques hay tipos de tanque, cargo, ferry-boats, fruteros, pesqueros, pasaje, chalana tanque y frigorífico. Están clasificados por el «American Bureau of Shipping» y el «Lloyd's Register of Shipping».

MEMORIAS Y BALANCES

Banco Urquijo Catalán

Se ha publicado la Memoria y Balance de 1919 del Banco Urquijo Catalán, aprobados en Junta general ordinaria de accionistas, celebrada el 11 de abril de 1920.

Empieza la Memoria recordando que el Banco fué creado en 22 de mayo de 1919, instalándose provisionalmente. Procedióse a la emisión de las acciones representativas de la mitad del capital social, con éxito tan extraordinario que, sin haber llegado a anunciarse la suscripción, quedó cubierta con tal exceso que fué preciso cercenar los pedidos y sacrificar legítimas aspiraciones para conservar en cartera un reducidísimo número de títulos.

Después dice:

«A primeros de agosto abriéronse nuestras oficinas, con el escaso personal que consiente su menguada capacidad, y después de un cambio en la Dirección, ocurrido a últimos de octubre, inicióse un movimiento expansivo que poco después se contuvo por decisión de vuestro Consejo que, en los difíciles momentos de huelgas y lock-outs y de general restricción del crédito por las repercusiones que en todos los órdenes de la economía tuvo la situación social y la del mercado monetario, prefirió adoptar una actitud expectante a arriesgar en peligrosas aventuras el crédito de nuestra institución que por su juventud estaba libre de las hondas preocupaciones que en aquellos instantes pesaban sobre los ánimos más esforzados.

Merced a todo ello, ha sido cortísimo, en realidad, el período de trabajo, cerrado en 31 de diciembre de 1919, de que venimos a daros cuenta; y durante el mismo, además de las enumeradas, hubo que vencer las dificultades propias de una iniciación en un mercado al cual confluyen las más poderosas entidades bancarias de Europa y América.

Esta circunstancia y el anhelo constante de nuestro comercio y producción de contar con nuevos organismos bancarios autóctonos que canalicen con patriótica solicitud por medio de manos amigas las corrientes de nuestro tráfico exterior, nos indujeron desde el primer momento a imprimir a este Banco fisonomía propia, orientándolo hacia aquellas operaciones relacionadas con la importación de primas materias para la industria y con la exportación de manufacturas y productos nacionales, con las facilidades a la exportación por el crédito sobre mercancías y con la creación de agencias y correspondencias en diversos países.

Las inequívocas pruebas de confianza que este Banco lleva recibidas de elementos de primera categoría de la industria y del comercio barcelonés; los quince millones de pesetas de cuentas corrientes recogidas en menos de cinco meses sin anuncios ni propagandas de ninguna clase, demuestran que el criterio de serena prudencia en que hemos procurado inspirarnos obtiene la adhesión de importantes factores cuya cooperación augura brillante porvenir a nuestro Establecimiento.

En vista de ello y de la notoria incapacidad de las actuales oficinas para atender a nuestra ya numerosa clientela y para albergar el personal que requieren los varios servicios del Banco, a últimos del año concertóse el arriendo por largo plazo de los bajos y principal del inmueble núm. 42 de la calle de Pelayo, con opción de compra, en el cual confiamos que en fecha no lejana quedará dignamente instalado nuestro Banco, que podrá tomar así todo el desarrollo adecuado a sus medios y al estímulo que recibe de la confianza pública.

Se acordó el pago de un dividendo activo de siete pesetas por acción, equivalente al importe correspondiente a cinco meses, al 6'09 por 100 anual, del capital desembolsado por los accionistas.

El activo y pasivo del Banco son de 46,897,297'63 pesetas, y los beneficios obtenidos 196,414'49 pesetas.

El Consejo de Administración está compuesto por el señor Marqués de Urquijo, presidente; D. Damián Mateu y Biza, vicepresidente; D. Luis A. Sedó, don Valentín Ruiz Senén, D. Santiago Trias y Rumeu, y D. Ignacio Coll y Portabella, vocales.

La Dirección está desempeñada por D. Félix Escalas y Chamení y D. Pablo Lugagne y Carmes.

Marítima Suárez (S. A.)

Hemos recibido la Memoria del ejercicio de 1919 de la Compañía Marítima Suárez (S. A.), de Vigo, aprobada en Junta general ordinaria de 31 de marzo de 1920.

Dice la memoria:

El Consejo de Administración que suscribe, cumple el grato deber de reunirse en este acto para daros cuenta de su gestión durante el año 1919, primero de nuestra vida social y que podemos llamar de organización.

No se ha podido llegar al completo desarrollo de nuestros negocios, por no haber conseguido posesionarnos de la flota adquirida hasta bien entrado el año.

La corbeta *Suárez* núm. 2, de la que oficialmente nos hicimos cargo en fin de diciembre de 1918 a su llegada a Montevideo, demoró mucho su descarga debido a los conflictos sociales, que alteraron la normalidad de las operaciones en el puerto de Montevideo, y no pudo emprender viaje de regreso—el primero por nuestra cuenta,—hasta el 26 de marzo.

El 23 de enero compramos el balandro *Dos Hermanos*.

El pailebot *Viviente Suárez*, nos fué entregado el 28 de febrero; el *Bienvenido Suárez*, el 13 de junio, y el *Benito Suárez* el 27 del mismo mes.

Y en cuanto al *Cristina Boter*, aún permanece en astillero.

La anormalidad del trabajo debida a la escasez de materiales y a los conflictos de orden social, fueron causa de los retrasos que dejamos apuntados.

Nuevas adquisiciones.—El propósito de dar más incremento a los transportes marítimos, llevó nuestras gestiones hacia la compra de buques de vapor, habiéndose realizado la compra del vapor ruso nombrado *Sineus*, al que denominaremos *Suárez* núm. 1.

Dicho vapor, que carga 4,670 toneladas, está sufriendo importantes reparaciones en un astillero de Liverpool para obtener la primera clasificación del Lloyd's, y en el próximo mes de mayo comenzará a

prestar servicios que han de traducirse, seguramente, en importante fuente de ingresos para nuestra Sociedad.

Para realizar esta compra hemos tenido necesidad de acudir al crédito, cuya situación expresa con bastante claridad el balance adjunto.

Distribución de beneficios.—El Consejo de Administración, firme en el criterio de robustecer la situación de la Compañía y de aumentar y transformar su flota, aconseja dedicar a tan plausible propósito la mayor cantidad posible, aunque esto representa, por el momento, el sacrificio del legítimo interés a que tiene derecho el capital invertido y por esto el Consejo y la Gerencia renuncian a la remuneración que le pertenece.

Los beneficios obtenidos durante el ejercicio de 1919 ascienden a 410,490 pesetas, y el Consejo de Administración os propone su distribución en la siguiente forma:

Amortizaciones:

5 % s/ el valor material flotante.	291,694'24
5 % » de Gastos de constitución.	2,255'36
5 % » Mobiliario.	600.—294,549'60

Remanente para el ejercicio de 1920 que se destinará a enjugar la cuenta de Adquisiciones. 115,941'02

Total, igual al saldo de la cuenta de «Pérdidas y Ganancias» 410,490'62»

El activo y pasivo de esta sociedad, elévanse a 7.341,239,07 pesetas.

El Consejo de Administración está formado: Presidente, D. Leandro Suárez González; vicepresidente, D. Félix de Axpe San Martín; secretario, D. Manuel Goicoechea Arrillaga; gerentes: D. Vicente Suárez y Suárez, D. Bienvenido Suárez González; vocales: D. Benito Suárez González, D. Máximo Rodríguez González.

Centro de Navieros Aseguradores

Hemos recibido el Informe del Consejo de Administración leído y aprobado en la Junta general ordinaria de señores Accionistas, celebrada el día 13 de marzo de 1920. Dice así: «Al informaros el año último de la marcha y desarrollo de las operaciones de esta Compañía, hubimos de llamar vuestra atención acerca el hecho de que los saldos favorables por diferencias de cambios y cotizaciones nos habían permitido llevar al Fondo de reserva pesetas 750,000 y pesetas 173,357'89 al Fondo especial que venimos alimentando hace tiempo en previsión de acontecimientos futuros, en sentido inverso al que tan favorablemente podíamos comentar en aquel entonces.

Que el hecho previsto era contingencia, más que posible, probable, lo demuestra la profunda anormalidad que en la estimación de la moneda extranjera se ha producido en la post guerra. Y las cifras que como expresión de la misma se consignan en la Cuenta de Ganancias y Pérdidas, son fiel expresión del alcance numérico que aquella anormalidad ha tenido para esta Compañía, agravada por la baja de los valores que constituyen su Cartera.

Pero felizmente las resistencias económicas que, inspirados en criterio de prudencia, hemos venido acumulando, presintiendo la hora presente, y la labor industrial fructífera que realizamos, nos han consentido liquidar el quebranto por cambios y cotizaciones que figura en la mencionada cuenta, sin debilitar en lo más mínimo el Fondo de reserva y el especial para fluctuaciones de moneda y valores, que el año anterior recibieron una aportación de conjunto igual a pesetas 923,357'89, y hacemos figurar en el Balance que sometemos a vuestra aprobación los valores en cartera y los saldos disponibles de moneda extranjera en poder de Bancos y Banqueros, por su valor al tipo de cotización en 31 de diciembre último. Ello representa un nuevo y mayor afianzamiento de nuestra situación económica y la robustez de las garantías que podemos ofrecer a nuestra cada día más numerosa e importante clientela; obtenido todo ello, sin menoscabo de la aspiración, legítima en vosotros, de conseguir un beneficio adecuado a la naturaleza aleatoria del negocio y a la modalidad industrial de este momento, aspiración que creemos largamente satisfecha, proponiéndolos el reparto de un dividendo de 12 %.

Si analizamos ahora las cifras del Balance, resulta de ellas muy digno de mención el aumento de la Cartera de Valores, representado por pesetas 921,914'29, pues de pesetas 3.936,597'26 con que figura en el ejercicio precedente, pasa a pesetas 4.858,511'55, después de liquidado el quebranto habido por diferencia de cotización y baja en las divisas extranjeras.

En cuanto a las reservas técnicas han sido calculadas con aquella amplitud que recomienda una celosa previsión, excediendo la de riesgos en curso del porcentaje corriente, admitido habitualmente como cálculo experimental del negocio.

Figuran disminuidos el importe de las primas a cobrar, pero asimismo disminuyen en proporción mayor los saldos pasivos de las Compañías de reaseguros y se registra aumento en la cifra de intereses y alquileres, manteniéndose aproximadamente igual el saldo de comisiones.

La producción registra importante baja numérica; pero si se tiene en cuenta que en 1919 no se

subscribieron seguros por riesgo de guerra, representa la cifra de pesetas 5.116,321'30 un notable avance en orden a la normal en la época anterior a 1914, revelándose con ello el crecimiento de los negocios de la Compañía en proporciones halagadoras. Sin embargo, con ser así, estima este Consejo que nunca mejor que ahora ha de presentarse oportunidad para una mayor expansión en nuestra esfera de trabajo y, con este convencimiento, le es grato anunciaros, consecuente en sus propósitos y contando con el concurso entusiasta y decidido de la Gerencia, que dejó a fin de ejercicio en cambio de ejecución su proyecto de crear una Agencia general de la Compañía en los Estados Unidos de América, proyecto que ha comenzado a tener realidad en estos momentos.»

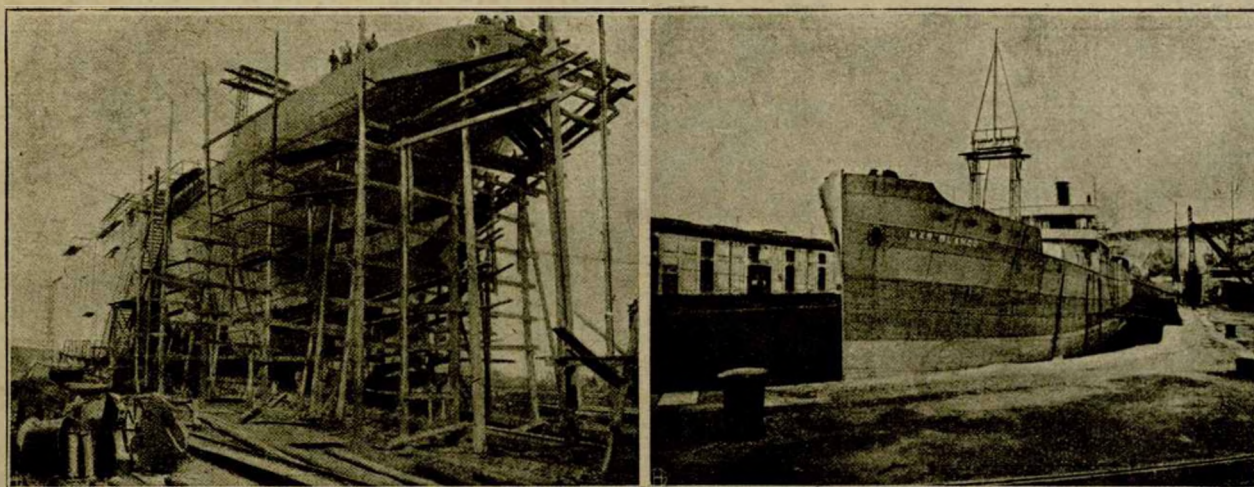
Sociedad Española de Construcción Naval

Se ha publicado la memoria de 1919, leída y aprobada en la Junta general ordinaria de accionistas de la Sociedad Española de Construcción Naval, que tuvo lugar en Madrid el día 7 del corriente. La memoria va acompañada de numerosas fotografías de los distintos talleres y astilleros que posee la Sociedad, viéndose en ellas las principales obras que se han llevado a término durante el pasado ejercicio. En este número van reproducidas algunas de estas fotografías.

La concurrencia de accionistas fué muy numerosa y la Junta estuvo presidida por el presidente del Consejo de Administración, señor conde de Zubiria y actuó de secretario el señor barón de Satrustegui, que lo es asimismo de dicho Consejo.

El Consejo presentó a la Junta, para su aprobación, la Memoria y el Album de Obras, comprensivos de la labor social desde la última Junta general, así como el Balance, la Cuenta de pérdidas y ganancias y sus anejos pertenecientes al ejercicio de 1919.

En la Memoria se da cuenta por separado del estado de la obra militar y mercante, apreciándose con ello el considerable volumen de obra que la Sociedad tiene encomendado y al cual va dando en los momentos actuales mayor impulso, gracias a que el feliz término de la conflagración mundial le permite mayor regularidad en la entrega de los mate-



LAS OBRAS DE LA CONSTRUCTORA

1. Vapor *Mar Caribe*, en la grada de los Astilleros de Sestao. — 2. El vapor *Mar Blanco*, en el dique seco de los Astilleros del Nervión. Los dos vapores son para la «Compañía Marítima del Nervión», de Bilbao.

riales, aunque no se haya alcanzado aún la total normalidad.

Pasa después la Memoria a dar cuenta de las obras de marina de guerra y mercante, que dejamos sin consignar por estar ampliamente detallada en la reseña que publicamos en el número anterior con motivo de la botadura del crucero *Reina Victoria Eugenia*.

Se consigna además en la Memoria, que para cimentar cada día sobre más sólida base la marcha de los principales negocios sociales, la Sociedad sigue ocupándose en aquellos que la permiten atender a la adquisición de materiales, medios de transporte y fuentes de energía eléctrica, a cuyo fin participa en la Sociedad de Servicios Marítimos y en la Compañía de Remolques, Transportes y Salvamentos, habiendo además tomado parte en la construcción de la Sociedad de Electrificación Industrial, entidad formada para la explotación de saltos de agua, electrificación de transportes e industrias y fabricación de material eléctrico. Y se agrega que para atender cumplidamente tan vastas empresas, la Sociedad ha concertado relaciones permanentes con los Bancos Urquijo, Español de Crédito, Arnús Garí, Barcelona y Vizcaya, ya que sin la fuerza que aporta la Banca no sería sólida toda la base industrial enumerada.

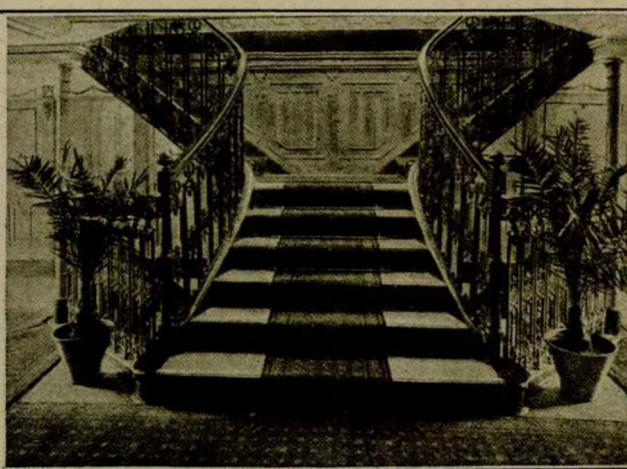
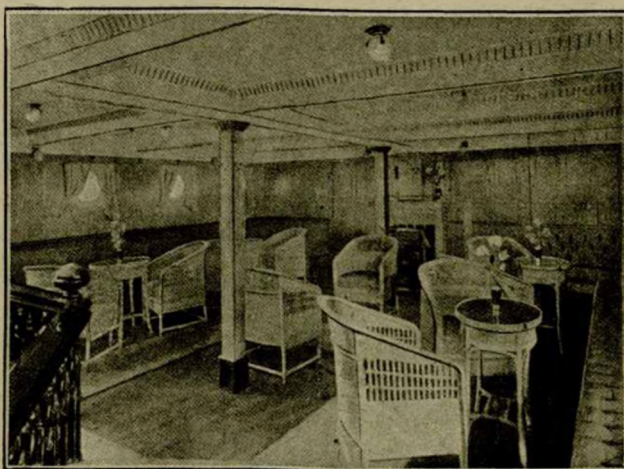
Da cuenta también la Memoria del éxito con que para atender al desenvolvimiento descrito la Sociedad solicitó y obtuvo en 1.º de julio de 1919 el desembolso del segundo dividendo pasivo correspondiente a las acciones serie C, y emitió en 1.º de noviembre del mismo año las 20,000 acciones que constituyen la serie D y completan el capital social, y hace resaltar, asimismo, el éxito con que realizó en 1.º de enero del presente año la emisión de obligaciones autorizadas en 1918, en número de 51,000, hipotecarias, de 500 pesetas nominales al 6 por 100, de las cuales se reservó 11,000 para ofrecerlas en canje a los tenedores de las obligaciones 5 por 100, también de 500 pesetas, emitidas en 1913, colocando el resto en el mercado.

Después de hacer un cumplido elogio del personal técnico y administrativo, que alcanza al número de 827, y del obrero, cuyo número pasa de 9,000, y de

dar cuenta de la mejora de jornales y sueldos con que constantemente se le atiende, pasa la Memoria a ocuparse de las Instituciones de Beneficencia y Previsión creadas para el mayor bienestar del personal obrero, a las que ha dedicado en el ejercicio de 1919, 609,859'48 pesetas, que unidas a las destinadas para iguales fines en otros años, arrojan una suma total de 3.072,744'32 pesetas, y, por último, consigna que anticipándose la Sociedad al cumplimiento obligatorio del Real decreto de 11 de marzo de 1919, ha concertado desde 1.º de noviembre de 1919 con el Instituto Nacional de Previsión y con la Caja Postal de Ahorros el retiro de todos sus obreros.

Termina la Memoria con el Balance y las cuentas cerradas en 31 de diciembre de 1919, según las cuales el producto líquido del ejercicio, después de hechas las deducciones previstas en los Estatutos, asciende a pesetas 5.665,828'81, de las que deducidas a su vez las cantidades que corresponde destinar a fondo de reserva estatutario y al Consejo, queda un beneficio líquido de 4.249,371'61 pesetas, de cuya suma, descontado el dividendo a cuenta repartido en 1.º de enero, se propone a la Junta repartir un dividendo de 20 pesetas por acción a las series A y B; de 15 pesetas por acción a las de la serie C, que tuvieron desembolsado el 50 por 100 de su valor nominal durante todo el año, y el otro 50 por 100 solamente durante un semestre, y de 3'33 pesetas por acción a las de la serie D, que han estado totalmente desembolsadas sólo durante los dos últimos meses de 1919, que unido al dividendo repartido a cuenta en enero, hace un dividendo total por acción equivalente al 8 por 100, y en relación, como es natural, por lo que a las series C y D se refiere, con el capital desembolsado en cada una o con el tiempo que han estado en circulación. Se propone además ingresar pesetas 1.090,624'60 en el Fondo complementario de reserva y pasar el remanente del producto líquido de beneficios, pesetas 246,171'61, a la cuenta de Resultados de ejercicios.

La Junta general, después de deliberar sobre cuanto antecede y de oír al señor Presidente del Consejo, que leyó una interesante nota complementaria de la Memoria, del Balance y de las demás cuentas relativas al ejercicio y a la Gerencia, que



LAS OBRAS DE LA CONSTRUCTORA

1. Vapor *Romeu*: Salón fumador. — 2. Vapor *Romeu*: Subida al salón fumador.
Ambos buques han sido construidos en Cartagena para la Compañía Transmediterránea.

dió amplias aclaraciones de cuanto se relaciona con el negocio social, aprobó unánimemente toda la gestión contenida en la Memoria y el Balance sometido a su consideración, y a propuesta de D. César de la Mora y D. Federico de Echevarría, otorgó un amplio voto de confianza al Consejo, que fué muy felicitado por su acertada gestión, así como a la Comisión ejecutiva, la Gerencia y todo el personal a cargo de la Sociedad.

El Consejo, que se reunió acto seguido de la

Junta general, acordó que el pago del dividendo tenga lugar desde el día 1.º del próximo mes de junio en los establecimientos siguientes:

En Madrid, Bancos Urquijo y Español de Crédito.

En Barcelona, Sociedad Anónima Arnús-Garí y Banco de Barcelona.

En Bilbao, Bancos de Vizcaya, de Bilbao, del Comercio y Crédito de la Unión Minera.

En Londres, señores C. J. Hambro & Son y Barclays Bank.

Notas de Comercio e Industrias Marítimas

Servicio norteamericano de faros

El servicio de faros de Norteamérica, dependiente del Ministerio de Comercio, ha publicado para 1920 las listas completas de faros correspondientes a las costas del Atlántico y Golfo de Méjico y Costas del Pacífico, incluyendo las de Puerto Rico, Alaska, Hawaii, Isla Guam y Samoa; asimismo la lista de boyas luminosas entre Cabo Lookout y Ancon de Hillsboro.

Carbón para Suiza

Suiza, que con motivo de las disposiciones del Tratado de paz, queda sin poder ser suplida de carbón por Alemania, adquirirá próximamente unas 150,000 toneladas mensuales del norteamericano. A este efecto se ha formado un Comité de compras agregado a la Legación suiza en Wáshington dependiente de la Compañía suiza de carbones de Basilea, Comité que se encargará de la compra y embarque de la cantidad posible de carbón mensualmente.

El porvenir marítimo de Alemania

El *Bremer Volksblatt* tratando audazmente la cuestión del porvenir marítimo de Alemania, dice que comparados los tonelajes universales de 1914 y 1919 se demuestra el progreso indudable de Norteamérica y del Japón en industria de construcción naval; en 1914, de 45 millones de toneladas, 21 eran inglesas (46 %) y 5 millones alemanas (11 %), 2 millones norteamericanas (4 %) y 1.700,000 japonesas (3 %), mientras que en 1919 el tonelaje universal de 47.890,000 se divide así: 16 1/2 inglés (34 %), 9.700,000 norteamericano (20 %), 2.350,000 japonés (4 %) i 1.500,000 alemán (3 %). Alemania coartado su derecho a la navegación de altura, sin las minas y los hornos de Alsacia y Lorena, y teniendo que construir 200,000 toneladas para los aliados, se halla verdaderamente en una encrucijada y en un laberinto de problemas del que, marítimamente, ha de costarle algunos años salir a pesar de sus grandes dotes de organización y férrea voluntad de trabajo de sus obreros y de sus técnicos navales.

Determinación de distancias a bordo

La casa Larr & Strond, de Glasgow, ha lanzado al mercado, con destino a los buques mercantes, instrumentos para determinar la distancia de a bordo a un objeto cualquiera, ya situado en la costa, como un faro, por ejemplo, o ya sobre el mar, como una boya u otro barco. Dichos instrumentos son iguales

a los empleados durante la guerra para usos de artillería.

Dichos instrumentos que no son otra cosa que taquímetros, se emplean durante la noche para conocer la distancia a una luz de la misma manera que durante el día nos dan la distancia a un objeto cualquiera. La distancia es igual al radio de la circunferencia trazada con el punto observado como centro y en cuya periferia se encuentra el observador.

La exactitud de la observación es, según un artículo del *Times* la siguiente:

Distancia en metros	Aumento	Longitud del instrumento	Error máximo
926 (1/2 milla)	14 veces	80 cm.	4'6 metros
Id.	14 "	100 "	3'7 "
Id.	20 "	137 "	1'7 "
Id.	28 "	137 "	1'3 "
1852 (1 milla)	14 "	80 "	17'4 "
Id.	14 "	100 "	17'3 "
Id.	20 "	137 "	7'2 "
Id.	28 "	137 "	5'0 "

y para mayores distancias en la proporción indicada.

El tal instrumento será siempre bien recibido a bordo de los barcos, ya que permite conocer en unos segundos la distancia a un objeto con un error prácticamente despreciable, lo que al fin se traduce por una economía de combustible ya que navegando de punta a punta permitirá acercarse más a tierra desde el momento que la situación del barco podrá a cada instante ser determinada en pocos segundos.

Pero cabe preguntar, ¿su manejo será fácil y su coste no será excesivo? Si estas preguntas pueden contestarse satisfactoriamente auguramos un buen éxito al taquímetro para uso de la marina mercante que acaba de construir la casa Larr & Strond, de Glasgow y de ello se felicitarán todos los marinos.

Desarrollo de la construcción naval en Holanda

Holanda ocupa hoy el tercer lugar, en cuanto a construcción naval se refiere, en el mundo. Ha adelantado en ese ramo al Japón.

Las cifras que estampamos a continuación demuestran de manera mucho más elocuente que las palabras, la verdad de lo que acabamos de afirmar. Son datos señalados en las estadísticas del mes de febrero pasado y que nosotros tomamos de la revista marítima alemana *Hansa*, correspondiente al mes de marzo último.

Año	En construcción	Entregadas
1912	158,050 toneladas	99,000 toneladas
1913	172,059 registro	104,300 "
1914	185,000 total	118,200 "
1915	406,055	113,000 "
1916	442,110	180,200 "
1917	429,560	148,800 "
1918	477,850	74,000 "
1919	554,129	137,000 "

El enorme incremento tomado por la industria de construcción naval holandesa es más de admirar que la de otros países por cuanto no es debido a que se hayan fundado nuevos astilleros, sino a que han sido ampliados los existentes y el trabajo ha sido en ellos intensificado.

Por ejemplo, una firma dedicada a la construcción de vapores fluviales construye hoy barcos hasta de 10,000 toneladas y al final de 1919 el tonelaje en construcción en Holanda, por capacidad de barcos era la siguiente:

3 mayores de 10,000 toneladas.
3 de 9,000 a 10,000 id.
2 de 8,000 a 9,000 id.
6 de 7,000 a 8,000 id.
24 de 6,000 a 7,000 id.
8 de 5,000 a 6,000 id.
4 de 5,000 id.
72 de 1,000 a 4,000 id.
179 menores de 1,000 id.

Este desarrollo tiene mucha importancia para Alemania en el sentido que representará para esta última una muy seria competencia.

Holanda ya era en barcos de pequeño tonelaje un competidor muy serio para los astilleros alemanes antes de la guerra y ahora, terminada ésta, será un muy temible contrincante.

Cabe notar que esta nueva competencia ha ido tomando cuerpo con la ayuda de la inteligencia alemana y con la no menor ayuda de los materiales de construcción y materias primas por Alemania exportadas, que llega a 100,000 toneladas solamente para el hierro en bruto y laminado, lo que hace que la industria alemana se resienta mucho de ello.

Movimiento de las acciones navieras alemanas

Considerando que tiene actualmente gran importancia todo cuanto se relaciona con los valores extranjeros, reproducimos de la revista *Hansa* la cotización oficial de las acciones de las principales Compañías navieras de Alemania en los últimos tiempos. Es de notar que casi todas ellas han operado en sentido de una no interrumpida alza.

Compañías	Cotización en			
	25 febrero	27 febrero	1 marzo	3 marzo
Argo	674	690	748	752
Austral	234	232	236'50	235
Hansa.	396	397	385	398
Kosmos	401	399	432	445
Levante-Linie.	425	430	430	420
Ostafrik-Linie.	197	202	200	242
Flensb. (1869)	720	700	740	740
Lens. Dampf Co	580	575	628	675
Mamburg-Ame.-Lin.	154'75	153'50	155	154

Compañías	Cotización en			
	25 febrero	27 febrero	1 marzo	3 marzo
Hamb. Sud	293	294	292	296
Nordd. Lloyd	174'50	179	177	182
Rhed. A.-G. (1896).	197	199	190	197
Bugsier, Reederei u. Berguns A.-G.	705	730	790	790
Woermann Linie	201	200	198	227
Alt. Hochseefischerei.	390	395	400	450
Hansa Hochseefisch.	380	375	380	435
Nordsee-Fischerei.	405	410	425	475
Cuxhavener Hochse.	466	472	480	476
Bremerhaven Hochs.	310	345	345	430

Es de notar el aumento muy sensible que logran casi todas ellas, muy especialmente las de las compañías de pesca de altura (Hochseefischerei). Ello tiene su explicación en estas últimas de que disponen de pesqueros a vapor con materiales de primera calidad. Son muy solicitadas por compradores extranjeros.

El moderno desarrollo de los barcos tanques

Según la revista *Hansa*, en Alemania va tomando enorme desarrollo la construcción de barcos tanques. Y al mismo tiempo crece el tonelaje de los mismos.

Así el *San Fernando*, última construcción de la Eagle Oil Transport Co tiene una capacidad de 19,000 toneladas. En los barcos tanques es tal vez donde más aceptación ha tenido la construcción según el sistema Isherwood.

Como no siempre la carga consiste en aceite de una misma calidad, los modernos tanques están provistos de dos sistemas de tuberías y de bombas por completo independientes el uno del otro. La instalación de las bombas se halla siempre en la mitad del barco. A pesar que el navegar en los tanques es más pesado que en los demás barcos, en algunos de ellos se han instalado magníficos salones para pasajeros.

Un torpedero individual

El advenimiento de la paz ha rasgado el secreto que sobre todo cuanto se refiere a armamentos existió durante la guerra. Ahora vamos enterándonos de invenciones verdaderamente notables: una de ellas es el torpedero individual, esto es, un torpedero muy rápido movido sólo por un hombre y llevando un solo torpedo.

Horroriza pensar el daño que este verdadero insecto de los mares hubiera podido llegar a causar. Fué inventado, según nos cuenta la Revista *Motor Boating* de abril pasado, por el Sr. W. Shearer. Se trata de un artefacto de destrucción de muy reducidas dimensiones, llevando abordo un torpedo de 21 pulgadas de diámetro cargado con la muy respetable cantidad de 500 kilos de algodón pólvora.

La pequeña y terrible embarcación está movida por un motor a 8 cilindros «Wan Blerck», tipo marino de una potencia igual a 200 caballos. Su sistema de ataque consiste en sumergirse casi completamente, aproximadamente al enemigo a distancia conveniente, abriendo la puerta que lleva en la proa, disparando el torpedo y aligerándose, una vez vuelta a cerrar la puerta, por medio de potente bomba, del agua que en el departamento de torpedos habría

entrado, y huir a gran velocidad en busca de otro torpedo.

El torpedo movido por sus turbinas, y éstas por 2,250 libras de aire comprimido, sale con una velocidad de 40 millas hora.

El pequeño torpedero al regresar a su base, aligerado del torpedo, marcha a una velocidad de 30 millas hora, lo que unido a sus reducidas dimensiones hace que existan muy pocas probabilidades de ser alcanzado por el fuego de cañón.

Unos cuantos centenares de esa clase de torpedos serían, sin duda, un muy temible enemigo para todo acorazado que no fuera extraordinariamente escoltado.

Nuevos astilleros ingleses

Los propietarios de la River Clyde Shipbuilding Works, en Whiteinch, Glasgow, Messers Brys y Gilson han comenzado la construcción de unos nuevos astilleros en Ghent.

La labor de este nuevo centro de producción naval, de momento se reducirá a la construcción de barcas; pero la casa ha adquirido unos extensos terrenos con objeto de dedicarlos a la construcción de buques de gran tonelaje.

Las construcciones norteamericanas

Durante los nueve meses que terminaron en 31 de marzo de 1920, el total de buques mercantes construidos en los astilleros del Norte de América, oficialmente clasificados por el «Bureau of Navigation» es de 1,612 con 3.031,078 toneladas de registro bruto, incluyendo en esta cifra 17 buques de 23,878 toneladas de registro bruto en total, construidos para el extranjero. En los mismos meses correspondientes al anterior año económico se construyeron 1,518 buques con un total de 2.666,582 toneladas de igual calificación, comprendiendo esta cifra 49 buques con un tonelaje bruto total de 101,708 toneladas construidos para casas extranjeras.

La producción principal durante el último período, fué la construcción de 595 buques de acero que suman 2.659,953 toneladas de registro bruto; en el mismo período de tiempo del anterior año fiscal se construyeron 416 buques de esta clase, con un total de 1.726,067 toneladas de registro bruto.

Durante nueve meses del año fiscal de 1919, el número total de veleros de madera construidos fué de 392, con un tonelaje bruto de 851,582 toneladas, mientras que en el mismo período del año anterior la producción fué de 177 buques de madera que sumaban un total de 247,636 toneladas de registro bruto.

Grupo holandés germánico

Según rumores circulados con insistencia durante la primera quincena del presente mes en la Bolsa de Berlín se están llevando a cabo las negociaciones para la formación de un grupo de navieros alemanes y holandeses que trabajaría de acuerdo con el formado por elementos alemanes y americanos al objeto de explotar las organizaciones y material germánicos.

Las comunicaciones con Alemania

Noticias de Amsterdam dicen que la Nederland Shipping Company, el Rotterdam Lloyd, la Java-China-Japan Line y la Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, han suscrito un convenio para establecer conjuntamente un servicio entre los puertos de Hamburgo y Holanda y los del Extremo Oriente. Este servicio había de inaugurarse dentro el presente mes con el nombre de «Holland-Oost Azie Lijn».

Anuncian de Copenhague que muy en breve la Danish East Asiatic Company restablecerá sus antiguos servicios regulares de vapores entre Hamburgo y Batavia, Samarang y Soerabaya. El vapor *Selandia* inaugurará la línea.

Las construcciones en Francia

Todos los astilleros franceses están en plena actividad y sólo debido a dificultades insuperables de falta de material no pueden producir todo lo que está a su alcance. Los astilleros que no poseen las debidas condiciones en gradas y útiles propios a las construcciones navales, procuran reformarse para estar en condiciones de construir bien y con rapidez.

Ultimamente se ha procedido en los Astilleros del Loire, en Nantes, a la botadura del cargo *Richelieu*, construido por cuenta del Subsecretariado de la Marina mercante. Este buque desplaza unas 5,000 toneladas y está dividido en siete compartimentos estancos. La máquina, de tipo alternativo, es de 1,600 caballos de fuerza y desarrollará una velocidad de diez nudos.

Buques de pesca

Los astilleros Normand, del Havre, han recibido la demanda de la Sociedad de buques pesqueros Poret-Lobez, de Bolonia, de seis buques pesqueros que serán los más grandes del mundo. Sus dimensiones son: Eslora, entre perpendiculares, 59 metros; manga, 9'50; puntal, 5'50. Todos serán movidos con calderas adecuadas para el uso de combustible líquido.

Estos seis buques irán provistos de todos los últimos perfeccionamientos y serán dedicados exclusivamente a la pesca de Terranova e Islandia.

INFORMACIÓN GENERAL

MADRID

La Caja de Crédito Marítimo

Celebró sesión el Consejo directivo de la Caja de Crédito Marítimo bajo la presidencia del ministro de Marina.

El subsecretario, señor Saralegui, iniciador de la institución, y a la que prestaron su apoyo los generales Miranda y Flórez, dijo que para desenvolver esta Caja de Crédito Marítimo se han consignado en presupuestos dos millones de pesetas, divididos en cuatro anualidades.

Esta idea fué desarrollada primero por el general

Miranda y secundada luego por el general Flórez, quien obtuvo la consignación del crédito de referencia.

Es una institución que está llamada a resolver todas las instituciones de pescadores, para ayudarles a la supresión de los intermediarios y, mediante el préstamo, hacerles dueños de los medios de producción, artes y embarcaciones.

Actualmente lo eran tan sólo con los pósitos de pescadores, entidades de las cuales hay organizadas en la costa veinticinco, bajo la inspección y patronato del ministerio de Marina.

BARCELONA**La Junta del Puerto**

En la última sesión celebrada por la Junta del Puerto, fué aprobada la cuenta general de ingresos y gastos de dicha Junta, correspondiente al primer trimestre del presente año, formada con arreglo a la prórroga de su presupuesto de 1919, importando los ingresos 1.515,147'24 pesetas; los gastos, 1.135,907'04 pesetas, y la existencia en Caja en 31 de marzo último pesetas 2.154,032'89.

En dicha sesión, entre otros asuntos, se trató y resolvió respecto de los siguientes:

Real orden asignando como subvención a dicha Junta la suma de pesetas 400,000, en vez de la de pesetas 150,000 que venía concediéndosele desde 1909, fecha en que por primera vez se le otorgó.

Estudio formulado respecto del conjunto de las obras necesarias para reparar las averías causadas en la prolongación del dique del Este, por el temporal de febrero último, y consolidar obra tan importante, separando las más urgentes de las que permiten mayor espacio para su realización, ascendiendo en junto, según presupuesto, a nueve millones y medio de pesetas. Dicho estudio y presupuesto, después de examinados con la mayor atención, fueron aprobados por unanimidad, acordándose someterlos con la debida premura a la sanción de la superioridad, con las consideraciones pertinentes a la singular transcendencia técnica y económica que reviste dicho asunto y necesidad de que se otorgue a este puerto una ayuda pecuniaria proporcionada.

Distribución definitivamente propuesta por la Asociación de Navieros del Mediterráneo de sitios de atraque y tinglados del muelle de España, conforme al encargo que se le confirió, cuya propuesta fué aceptada por unanimidad, acordándose solicitar del Gobierno civil la convocatoria de la Junta de autoridades con jurisdicción en el puerto, para dar efectos legales a dicha distribución.

Nuevos consignatarios

En virtud de haber cesado en el negocio la muy acreditada casa consignataria de Barcelona «Sucesor de J. Serra y Font, Pedro Larrañaga», los antiguos dependientes de la misma D. Ricardo Carbonell y D. Augusto Bruix, han constituido la razón social «Carbonell y Bruix», al objeto de dedicarse a los mismos negocios que aquélla, viéndose secundados en su empresa por su jefe señor Larrañaga, quien les ha prestado todo su apoyo moral, muy valioso dadas sus vastas y excelentes relaciones comerciales.

No dudamos pues, que la nueva casa consignataria «Carbonell y Bruix» merecerá a los armadores, así españoles como extranjeros la misma consideración que su antecesora, pues tanto los conocimientos perfectos que del negocio poseen sus componentes, como la procedencia de los mismos, son garantía de que habrán de seguir los procedimientos que en el negocio tanto crédito y reputación dieron a D. Pedro Larrañaga.

La pesca de altura

La importante Compañía dedicada a la pesca de altura para abastecer el mercado de Barcelona, de cuya constitución dimos cuenta, tiene adquiridos en firme cinco vapores y está en tratos para la adquisición de otros cuatro. Los primeros buques de esta Compañía que han llegado a España—pues todos serán adquiridos en el extranjero—son el «Delpinión» y el «Angelita», que se encuentran fondeados en el puerto de Gijón. Permanecerán allí varios días, pues seguramente sufrirán un recorrido y después de cargar carbón saldrán para Barcelona. El primero de estos buques desplaza 200 toneladas, y el segundo, 300.

La operación financiera de la Compañía Trasatlántica

Aunque se guarda reserva sobre la próxima operación que piensa realizar la Compañía Trasatlántica, se sabe que se trata de capitalizar el sobrante de la fuerte

reserva acumulada para el riesgo de guerra, que hoy carece de objeto. Si esto se verifica, se tendría que aumentar el nominal de las acciones en un 175 por 100; es decir, que las acciones de 840 pesetas, pasarían a ser de 2,315. Parece que el aumento de capital llegará a los 60 millones de pesetas.

En relación con los nuevos buques de la Empresa, se dice que para julio estarán ya terminados y en disposición de navegar, el «Alfonso XIII» y el «Cristóbal Colón», estando también muy adelantado el «Arnús», que han de contribuir a elevar grandemente los actuales beneficios. La Compañía ha encargado en estos días otros tres barcos del tipo «Arnús», o sea de unas 8,000 toneladas.

Navegación Libre Española

Se ha celebrado en la Cámara de Comercio y Navegación de esta ciudad la Asamblea general reglamentaria de la Asociación de armadores Navegación Libre Española, quedando constituido su Comité Central directivo en la forma siguiente:

Presidente, el conde Fígols; vicepresidentes, D. Juan Llusá Durán y D. Pedro Catasús; vocal-tesorero, D. Carlos Mallol; vocales, D. Alfonso R. del Valle, D. Alfonso J. Bru y D. Emilio Solá, por la matrícula de Barcelona; D. Vicente Suárez, por la de Vigo; D. Félix Zalvide, por la de Bilbao; el presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de buques de Asturias, por la de Gijón; D. Enrique Orive, por la de la Gran Canaria, y secretario general, D. Ramón Compte.

Dicha Asociación tiene en la actualidad inscriptos 337 buques de todas las matrículas de España, con un total de 227 armadores, que representan un tonelaje de 63,123'74 toneladas de registro bruto, quedando así constituida la Agrupación de la marina velera y el pequeño cabotaje a vapor nacionales, habiéndose anunciado también la próxima inscripción de cinco grandes «trawlers», que se dedicarán a la pesca marítima de altura.

Asociación de consignatarios

Ha quedado constituida la Asociación de Consignatarios de Barcelona. Interinamente tiene sus oficinas en el local de la Asociación de Navieros del Mediterráneo.

La Junta directiva está formada como sigue:

Presidente honorario, Sr. D. José Casaseca; presidente, Sr. D. Juan Talavera; vicepresidente, Sr. D. Jorge Delgado; secretario, Sr. D. Manuel Catalá; tesorero, señor D. Casimiro Martorell; contador, Sr. D. José Puig; vocales: Sr. D. Antonio Martínez, D. Tomás Mallol, D. Antonio Palomo y D. Francisco Hormaeche.

TARRAGONA**Botadura de un remolcador**

En los astilleros de Tarragona, de reciente instalación, ha sido botado el primer buque. Se trata del remolcador «Tarraco», cuyo casco es de madera. Sus características son: Eslora, 24 metros; manga, 4'26; puntal, 2'19. Llevará una máquina de vapor de triple expansión, de 120 caballos.

CORUNA**Un abordaje**

Cerca de las doce de la noche del día 19 salía para la mar con objeto de dedicarse a la pesca, la pareja compuesta por los vapores «Merceditas» y «Boer».

En el mismo momento regresaban al puerto, también de pescar, los vapores «Isabel» y «Quevedo».

Al llegar al castillo de San Antón, no se sabe cómo el «Merceditas» y el «Isabel» se abordaron, recibiendo aquél tan enorme golpe en el costado de estribor, que apenas los tripulantes se dieron cuenta y pasaron al «Isabel», ya el «Merceditas» había desaparecido.

Los tripulantes no sufrieron el daño más insignificante, pero no pudieron salvar nada de su indumentaria ni documentación.

El buque hundido era propiedad del armador de Vigo D. José Lujo, y el «Isabel», de los señores Pérez Quevedo, de Marín.

El «Isabel», que es de reciente construcción, no sufrió daño alguno.

Nuevos servicios de la Transmediterránea

En la última sesión celebrada por la Cámara de Comercio, se dió cuenta de una comunicación de la Compañía Transmediterránea, en la cual se participa a la Cámara el establecimiento de nuevos servicios de vapores: uno, quincenal, Barcelona, Sevilla, Liverpool y regreso Pasajes, Sevilla, Barcelona, y otro también quincenal, Barcelona, Sevilla, Liverpool, con regreso Coruña, Barcelona y escalas intermedias.

Ambos servicios son de gran utilidad y por su creación acordó la Cámara expresar sus plácemes a la Compañía Transmediterránea.

Sobre todo, el segundo de dichos servicios es importantísimo para la Coruña, toda vez que este puerto es la primera escala que, a su regreso de Inglaterra, hacen en la Península los buques de la Transmediterránea, con gran ventaja para el Comercio de la plaza que, de esta suerte, recibirá con gran rapidez las mercancías de procedencia británica.

La Cámara acordó llamar la atención del Comercio acerca de estos interesantes detalles.

Buques embarrancados

El día 22, a las seis y cuarto de la mañana, embarrancó en el punto conocido por Carroeiro Chico, a la altura de Corcubión, el vapor griego «Manoussis», de la matrícula de Andros.

En los primeros momentos reinó alguna incertidumbre respecto a la suerte de la tripulación, pero a última hora de la tarde se recibieron noticias en el vice-consulado de Grecia en esta plaza comunicando que todos los tripulantes se habían salvado y estaban perfectamente atendidos en Corcubión.

—El balandro «Barcia», que regresaba de Ortigueira para Cariño, con carga general, embarrancó al entrar en la barra, en el sito denominado Flaire.

La tripulación pudo salvarse.

En cambio el buque considérase totalmente perdido.

Espérase, sin embargo, que podrá ponerse en salvo la mayor parte de las mercancías que conducía.

FERROL

El «Cristóbal Colón»

Pronto será fijada la fecha en que se verificará la botadura del trasatlántico «Cristóbal Colón», que se construye en el astillero propiedad de la Sociedad Española de Construcción Naval.

Este buque desplazará 15,500 toneladas.

Tiene 146 metros de eslora y 18 de manga.

Tendrán cómodo alojamiento a bordo 1,905 personas.

Como este es el primer buque mercante que se construye en el Ferrol, el lanzamiento será brillantemente festejado.

La huelga de pescadores

Sigue sin resolverse la huelga de los tripulantes de los buques pesqueros. A pesar de muchas reuniones celebradas entre armadores y marinos no se ha llegado hasta ahora a ningún acuerdo.

Esta huelga causa muchos perjuicios.

VIGO

Huelga de pescadores

Los tripulantes de los buques pesqueros del puerto de Cangas se declararon en huelga por discrepancias entre los conserveros de pescado.

CADIZ

Los astilleros Echevarrieta

La mayor parte de los obreros de los astilleros Echevarrieta que estaban en huelga, han vuelto al trabajo por no poder soportar por más tiempo la falta de recursos.

IBIZA

Nueva Sociedad

Hemos recibido la circular dando cuenta de la formación en Ibiza de la nueva sociedad J. y M. Pineda, (hijos), sucesores de Antonio Pineda Prats, dedicados a consignaciones, aduanas, comercio y banca, o sea las mismas actividades a las que se ha dedicado esta casa desde que se fundó hace cuarenta años.

Deseamos a los nuevos dueños toda clase de prosperidades.

BILBAO

Vapor de pesca hundido

El día 25 salió de Ondárroa para ir a la pesca del cormorán el vapor «Margarita» y al encontrarse a algunas millas de la costa hizo explosión la caldera y la embarcación se fué a pique.

El fogonero José María Jimeno pereció en el naufragio. Salieron varias lanchas pesqueras en auxilio de los tripulantes del buque, siendo recogidos algunos heridos sin importancia.

Nuevos prácticos

En la Comandancia de Marina tuvieron lugar los anunciados exámenes para prácticos de puerto y ría.

Los verificaron nueve señores aspirantes a las tres plazas vacantes, que llevaron a cabo todos los ejercicios.

Por orden de merecimientos, y en vista del resultado, quedaron en los tres primeros puestos, por mayor clasificación los señores D. Florentino de Elorriaga, D. Ramón Escala y D. Antonio de Arrizubieta, los tres capitanes de la Marina mercante.

El tribunal, en su vista, les otorgó los títulos de práctico.

SANTANDER

El salvamento del «Elvirita»

Cuando estaba todo dispuesto para los trabajos de salvamento del vapor «Elvirita», embarrancado por la niebla en la costa de Liencres, el temporal arrojó el buque a la playa, causándole desperfectos tan importantes que se considera imposible el salvamento.



BITÁCORAS

FAROLAS MARÍTIMAS

TELÉGRAFOS

MAQUINARIA

REPARACIONES

A BORDO

E. y F. PASCUAL

MONTURIOL

RONDA SAN PABLO, 39

BARCELONA

JUSTO MARLÈS

Despacho : Plaza Merced, 4 : Teléfono A. 2108

Efectos Navales. — Agente de «The British Antifouling Composition & Paint Co., Ltd. (London - New-York), contractors to the Admiralty». — Pinturas submarinas y especiales para vapores de hierro y madera.

M. ALONSO

Calle Aribau, 17, 1.º

Carbones : Lubrificantes : Seguros Marítimos
Comisiones y Representaciones

Agustín Bas Roldós

Ataulfo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A.

SEGUROS Y REASEGUROS

Hijo de Ramón A. Ramos

Paseo de Colón, 19 BARCELONA Teléfono 205 A.

Armador y Consignatario

Casa Sucursal en Melilla. — Dirección telegráfica y telefónica en Barcelona: «Ramos». En Melilla: «Onramos»

«La Universal» de José Permanyer

Paseo Colón, 2 : Merced, 44 : Teléfono 2826 A.

Sucursal : Merced, 7

Fábrica de galletas para buques y Panadería. — Exportación a todos los puertos de España y Ultramar. — Elaboración del «Purè Permanyer», el mejor alimento vegetal propio para la navegación, por su conservación indefinida. Premiado con Medalla de oro y Cruz de Mérito en la Exposición de Milán (Italia) 1919. — Casa fundada en el año 1802

«La Universal» de Mariano Lluch

Calle de la Princesa, 44

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

Casas en Port-Bou y Cerbère

José Guillermo Feliu

Rambla Santa Mónica, 4 : Teléfono 3694 A.

Agencia general de Aduanas : Transportes terrestres y marítimos : Consignaciones : Representaciones : Comisiones : Especialidad en los servicios de exportación

J. PALAZON, S. en C.

Clavé, 3 : Teléfono 1939 A.

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES : ADUANAS : TRÁNSITOS

HIJO DE B. CASTELLS

Fábrica en Gracia : Despacho: Escudillers, 17

Fábrica de artículos militares : Especialidad en condecoraciones : Sección especial para la confección de distintivos esmaltados para Clubs náuticos, automóviles, foot-ball, excursionistas y demás sociedades exportivas, Centros religiosos y Orfeones.

Proveedor de la Real Casa : Fundada en 1834

Línea regular de vapores rápidos
«ROB, M. Sloman Jr. Mittelmeyer - Linie» — HAMBURGO

RICARDO TORRABADELLA

Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A.

Cables y telegramas : «Torrabadella»

Despacho : Fletamento, compra y venta de buques : Seguros : Fletamento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbones, hierros, minerales, ladrillos, etc. — Consignación de vapores : Agencia de Aduanas

RUPERTO ANGLADA

Ancha, 13 : Teléfono A. 2238

CABLES DE ACERO : Primera casa en España para la construcción de cables metálicos : Especialidad en ascensores, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puentes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, pararrayos, etc.

Motores Marinos «WOLVERINE»,

Agencia general y técnica :

MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA

Consulado, 2 : Teléfono 1180 A.

CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de Lonas para velamen : Etaminas para banderas
Manufactura general del ramo

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Calle Merced, 17

Ship-Chandler Furnish all bins of provisions at the most moderate prices. = Proveedores de toda clase de comestibles para buques.

MAJÓ Y PIÉ

Escudillers, 46

Casa proveedora de buques : Licores, vinos y vinagres de todas clases

UNION UNIVERSELLE

Sociedad Mutua de Seguros Marítimos, de Marsella

Agentes generales para España: SUÑER Y GAS

Calle Ancha, 25, 1.º : Teléfono 454 A.

HILARIO MARIMON

Paseo Nacional, 28 : (Barceloneta) : Teléfono 2631 A

TALLER DE REPARACIONES NAVALES

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G.

Electromotores trifásicos : Disponibles de 0'75 a 300 HP. Electromotores, etc., continua 220 v. : Disponibles, de 0'5, 8,00 a 100 HP. : Preparaciones : Bobinajes.

Efectos navales de ocasion

Cables de la mejor calidad inglesa Gran surtido

Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva — Descargadores, Estivadores y Receptores
Puerto y estación

TELÉFONOS: { Efectos Navales . . 1892 A. } Trabajos y Servicios, S. A.
 { Leñas 4828 A. }
 { Gerente 5533 A. } D. JOSÉ MÁS

SHIP CHANDLERS, Paseo Nacional, 1, 2 y 3 - Barcelona

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 15 de junio de 1920

Núm. 5 -6

Subscripción: España 15 pesetas año
" Extranjero 20 " "
Número suelto. 0'75 "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: :: Teléfono 4863 A

El proteccionismo marítimo norteamericano

Los Estados Unidos empezaron a construir barcos con el convencimiento de que cumplían un alto deber. Entraron en la lucha del lado de los aliados y con el ánimo de que ellos tenían que ganar la guerra no regatearon sacrificios. Uno de estos fué la construcción de buques en número suficiente que desvirtuara los efectos de la campaña submarina, y consiguieron su objetivo de realzar botaduras a cada momento.

Mientras la guerra subsistió, todos los elogios eran pocos para el esfuerzo norteamericano. El momento no se prestaba a discutir la calidad de las construcciones. Precisaban barcos para surcar los mares y poder así transportar soldados, material y víveres.

Pero una vez firmado el armisticio las cosas cambiaron, empezando las discusiones. Mientras los norteamericanos, en su fiebre de jovencuelos en materia de construcciones navales, decían que eran los primeros del mundo, los ingleses les salían al paso con los argumentos de que si bien producían más que ellos, los buques no reunían condiciones y resultaban a precios muy exagerados. Había terminado la lucha moral y volvía a empezar la lucha mercantilista.

Como tenía que suceder con el tiempo, los ingleses han visto cumplir sus vaticinios. Los Estados Unidos verían mermar sus construcciones a medida que en todo el mundo se regularizaran y hoy Norte América construye considerablemente, pero estas construcciones han perdido ya el carácter de un principio. Los barcos que hace ahora no son para la guerra sino para la paz y por este motivo hay que tener en cuenta las necesidades y las conveniencias del mercado, pues, las demandas tienen un límite y muchas exigencias que durante la guerra no existían.

De todos modos algo muy importante va a subsistir del esfuerzo impremeditado de los Estados Unidos. Los aliados no le agradecen el bien que les hizo en plena lucha y es porque ven en él un

temible competidor. Propusieronse los norteamericanos ser un país marítimo, cuya fuerza correspondiera a la importancia de la nación y para encaminar todos los esfuerzos, el Estado creó el «Shipping Board», organismo que con toda la buena voluntad de sus directores y del Gobierno, no pasó de ser un adolescente y cometió muchas faltas que sus tutores (los ingleses) han criticado de una manera que está muy lejos de la protección. Pero el «Shipping Board» como los constructores norteamericanos poco a poco hace su aprendizaje y no cabe duda que llegará también a poseer los conocimientos perfectos y elevados propios de su importante misión.

Hasta ahora Norte América tenía marina mercante, pero apenas si tenía leyes que la regularan. Hoy va creando toda la legislación para regular los servicios de cabotaje; los capitales de las compañías; prohibición de venta de buques al extranjero si no llevan más de diez años de servicio o son menores de seis mil toneladas, etc., etc.. Y todo esto se realiza con un sentido proteccionista que quita toda posibilidad de que la marina norteamericana vaya a manos ajenas. Este fué el fin por el que se creó el «Shipping Board» y que realiza no solamente en materia legislativa, sino también educativa y práctica.

Los navieros norteamericanos pueden comprar buques en condiciones muy ventajosas y con esto el «Shipping Board», además de realizar un patronaje, consigue colocar los buques que él no puede administrar. Ha sido además, el primero del mundo en crear escuelas para navieros y en las enseñanzas náuticas ha procurado poner en práctica los mejores procedimientos conocidos.

Además el «Shipping Board» ve su actuación secundada por los armadores y las Cámaras de Comercio. El Congreso que acaban de celebrar éstas en «Atlantic City» merece ser meditado, principalmente en países como España donde carecemos de la perfección necesaria para que podamos mirar

los esfuerzos norteamericanos como curiosos espectadores. El esfuerzo marítimo de los Estados Unidos es lo más grande que se conoce hasta hoy en esta materia, corresponde a un vasto plan bien meditado y no a trabajos aislados.

El ejemplo norteamericano cunde ya en Inglaterra, principalmente por lo que afecta a la acción de las Cámaras de Comercio en el sentido de dar

impulso a los conocimientos comerciales marítimos. El esfuerzo norteamericano da la sensación de un optimismo que nada tiene que ver con la imprevisión, pues señala una orientación que bien quisiéramos para nuestros hombres colocados en las altas esferas de los negocios y la política marítima.

R.

Boletín de Navegación y Comercio

La influencia decisiva de los Bancos en la Navegación y Comercio internacionales sigue originando inmensas ventajas y acarreando grandes males. Concíbese esto como una paradoja de gran certeza dependiente del punto de vista de las Haciendas de cada nación. Los Bancos, según el régimen legal a que son sometidos, influyen más o menos permanentemente como intermediarios entre el florecimiento de la Navegación, Comercio e Industria de los países y las Haciendas estatales respectivas. En esta época de enojosas intervenciones del Estado y no obstante de gran desarrollo de los Bancos libres y hasta de entidades bancarias de préstamo y adelantos sobre hipotecas, nada de extraño tiene que sucedan las más fatales y las más lucrativas consecuencias a corto plazo.

Así, el Japón sufre hoy una congestión en sus puertos, transportes y comercio, debido a que los Bancos rehusan hacer avance alguno sobre cargamentos que no sean de seguro rendimiento. La ola ha seguido a Norte América, dándose el caso de una Compañía de Azúcares que, repartiendo un 100 % de dividendo, no puede hacerlo en moneda sino en *stoc*. Sólo la intervención del Estado y la energía desplegada por las Cámaras de Comercio japonesas han evitado mayores males. El Japón ha desarrollado al amparo de los Bancos privados una marina prodigiosa por su característica de difusión universal, como la noruega, sin requerir, como los Estados Unidos, un compacto núcleo directo como el «U. S. A. Shipping Board». La afición al comercio marítimo, el *senso del mare* con vistas de lucro, se desarrolla hoy en la gran República, no por el amparo de las potentes entidades comerciales, sino por los esfuerzos de los hombres que dirigen el «Shipping Board», sin que ello quiera decir que en las zonas de los Grandes Lagos y Pacífico no sean los consorcios bancarios los que más influyan en el comercio marítimo.

La prensa marítima norteamericana aboga por sendas intervenciones bancarias, alegando razones muy plausibles para que se emprenda una cruzada popular excitando al banquero norteamericano a que contribuya a la afirmación de Norte América como potencia de marina mercante, es decir, hacer derivar la Banca de comercio e industria en Banca de colocación de capitales en las especulaciones arriesgadas del mar en los tiempos dorados de hoy en que Norte América ofrece facilidades para la adquisición de 12 millones de toneladas peso muerto y en que parece ofrecer a consorcios américo-extranjeros las mismas facilidades.

Esta inmensa transformación de la propiedad federal en privada, de realizarse, pretende desarrollar en gran escala el seguro marítimo americano, patrocinado por el Estado, cuyas intenciones son crear un Montepío de la Marina mercante con el 1/6 de la prima de cada seguro, Montepío cuya misión será ayudar financieramente al comercio de ultramar. El pago de los vapores vendidos sería de un 25 % inmediato y el resto en varios períodos, sin exceder de diez años, conservando una hipoteca de carácter naval a título de préstamo, obteniendo un 5 % comercial de interés.

En la actualidad, el plan Hurley parece triunfar y a corto plazo veremos realizarse algo que no podía suponerse que los Estados pudieran realizar en beneficio de sus súbditos.

* * *

La influencia de los dictados del «Shipping Board» americano sobre los fletes, seguros, hipoteca naval y enajenación de naves parece extenderse al registro y clasificación del tonelaje norteamericano.

De Washington han partido órdenes para que los buques del «Shipping Board» sean registrados en el «American Bureau of Shipping». Habida cuenta de que el «Shipping Board» dirige una inmensa flota mercante, la importancia y consecuencias de tales órdenes no escapan a la observación y cálculos de una institución tan clásica e internacional como el «Lloyd's» británico, y con menos razón a los círculos del seguro de naves. El «Lloyd's» inglés, cuyos modestos orígenes son por demás conocidos, ha logrado un puesto insustituible en la clasificación de naves, sin apoyo gubernamental y por la más leal de las aclamaciones populares. No parece América disponer de los hombres y los medios que tiene a su servicio el «Lloyd's» inglés y ello hace pensar que acaso no se lleve a cabo una medida que, si bien satisface los deseos de Norte América, no es en realidad tan satisfactoria para las necesidades prácticas de la marina mercante.

* * *

Los hombres del «Shipping Board» y Ministerio de Comercio de Washington, patrocinan e inspiran todo ese mundo de proyectos que tienden a entronizar la marina mercante norteamericana en el primer puesto de las flotas internacionales y recientemente el director de la Oficina de Comercio Interior

y Exterior, Mr. Kennedy, ha renunciado a tan conspicuo cargo para presidir la Asociación Federal de Bancos en sus relaciones con el extranjero, organizada en Nueva York bajo los alentadores auspicios de la ley Edge. Kennedy, exprofesor de la Escuela de Comercio de Nueva York y auxiliar de la conocida «Harvard Varsity», fué después agregado comercial en Melbourne y Londres durante la guerra, habiendo realizado uno de los más completos estudios por cuenta de la «Merchant Association», de Nueva York, sobre los puertos francos de Europa.

Esta elección es un indicio de que los Bancos fían hoy en hombres prácticos, hechos al trabajo y a la experiencia, y de que los banqueros adquieren una conciencia nueva en las cuestiones del comercio exterior y de la navegación.

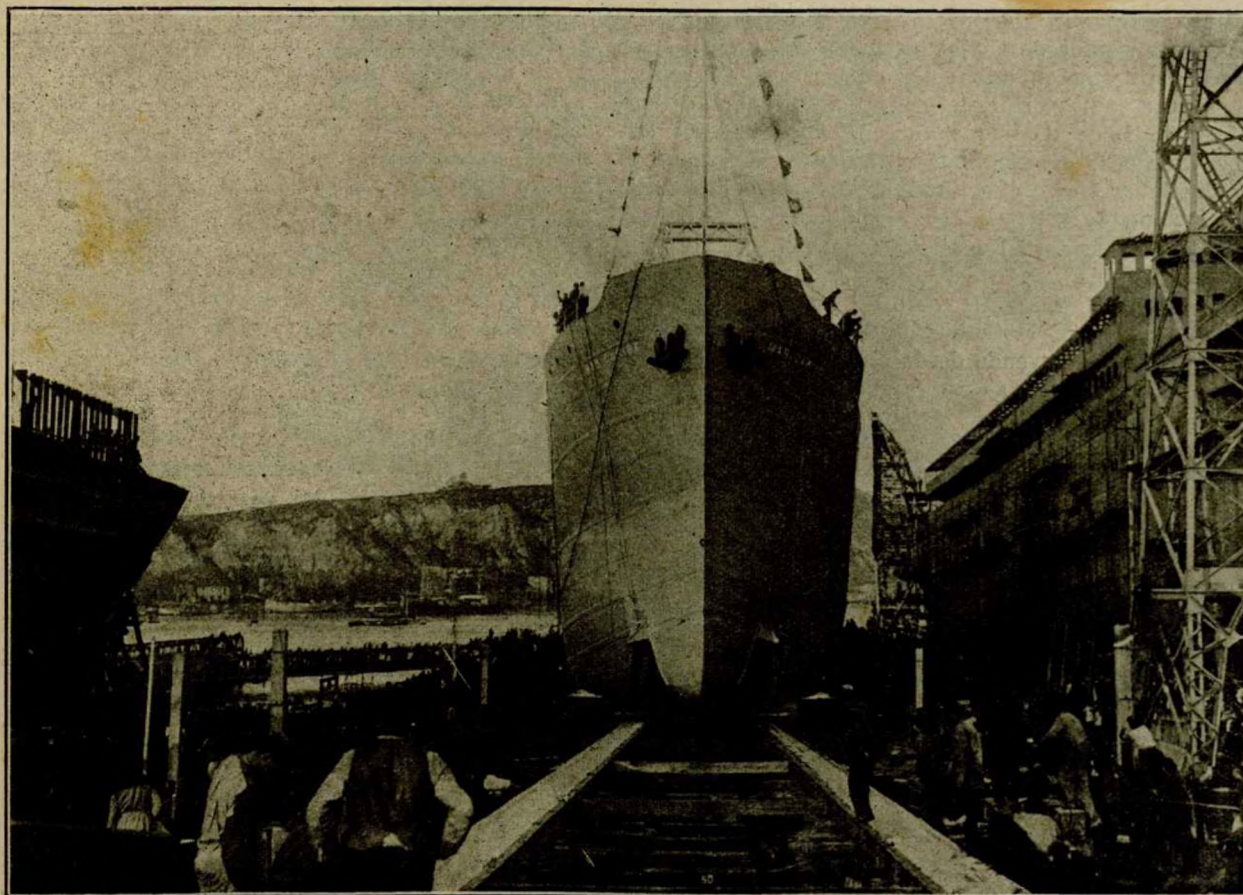
Mac Elwee, el sustituto de Kennedy, es un profesor especialista en las cuestiones portuarias y de navegación comercial, siendo autor de un proyecto de puertos y facilidades de transporte a los mismos que le aseguran una competencia incuestionable en la materia.

* * *

Para estímulo de la producción como medio para establecer una floreciente y duradera situación financiera y unas condiciones firmes de negocios en general, reunióse al amparo de un Programa Nacional en «Atlantic City», a principios de mayo, la Convención de las Cámaras de Comercio Norteamericanas. En no menor número de 1,300 socieda-

des de comercio e industria se calcula que integraron tal Convención. Dividida en grupos de discusión, hicieron verdadera obra. Los grupos trataron de ferrocarriles, precio de coste, hacienda, distribución interior, prensa comercial, producción industrial, civismo comercial, seguros, transportes por carretera, navegación y comercio exterior. En el grupo de navegación discutióse con mayor interés el «Desarrollo del seguro marítimo norteamericano», los «Puertos y sus facilidades de acceso como factor de producción» y «Como las líneas de navegación americanas a ciertos países pueden ser alentadas por la legislación».

Durante la Convención pronunció un magnífico discurso el secretario general J. W. Alexander quien, refiriéndose a la utilidad y trabajos del Ministerio de Comercio, dió los siguientes interesantes detalles: «El comerciante americano participa en los tres poderes del Estado, el ejecutivo, el legislativo, y hasta cierto punto en el judicial. El Secretario de Comercio es miembro del Gabinete Presidencial, órgano ejecutivo. Representantes, diputados y senadores de las fuerzas vivas del comercio en ejercicio escuchan y se hacen eco en el Congreso Federal de las ideas y necesidades del Comerciante teniendo por tanto no poca influencia en el poder legislativo federal. El Ministerio de Comercio no es una abstracción que sirva de un modo abstracto al comercio norteamericano, sino que, por el contrario, es una práctica y concreta organización dedicada a sostener los intereses de los comerciantes, resolviendo sus problemas interiores y de exportación.



BILBAO. — Momento de la botadura del vapor *Mar Caribe* construido en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval

Esta compenetración benéfica entre el Ministerio y el comerciante, quien halla en aquél una verdadera Cámara de información, especializada en todos los asuntos que se tramitan en la vida comercial, es digna de loa para unos y otros interesados. El desarrollo de la Economía federal, de la facilidad de producción y distribución de tal riqueza, el alentar y mejorar la industria y comercio es el objeto único del Ministerio. Este, como el de Agricultura, han dejado hace tiempo de ser políticos y meramente administrativos para transformarse en económicos, atentos más que nunca al bienestar de la masa comerciante en vez de preocuparse de vulgares mejoras burocráticas y financieras de los servidores federales. La investigación científica e industrial está dotada con millón y medio de dólares para estudios, laboratorios de ensayo de propiedades de los materiales, resistencia, etc., y todas las cuestiones vitales del comercio y navegación, como transportes, desarrollo de puertos, hacienda y Banca comerciales, arbitrajes, consultas, tarifas, son entendidas y discutidas por comisiones mixtas de interesados y experimentos técnicos agregados al ministerio. Diversas otras obras realiza tales como compilar el *World Trade Directory* (*Directorio del Comercio Mundial*), por medio del espléndidamente apto Cuerpo Consular, que nada tiene que ver con la Diplomacia Comercial de otros países, en especial lati-

nos. El comercio convertido en función diplomática es desvirtuar su misión y pautas económicas, y Norteamérica ha querido desde la gran guerra dar pruebas de modernidad evitando que el Consulado tenga ambiciones diplomáticas sin quitarle sus atributos de juez árbitro y de notario.

El propio orador Alexandel, hablando ante la «National Marine League Exposition» sobre la Marina mercante como factor del activo federal, hacía resaltar que antes de la guerra de 1914, el comercio exterior de los Estados Unidos se realizaba en un 92 % en buques extranjeros y que el desarrollo de la marina mercante durante los años de guerra había sido una de las maravillas de la historia del comercio e industria, siendo base de su desarrollo el gran tonelaje costero o de cabotaje de que siempre ha dispuesto en los Grandes Lagos, Golfo de Méjico, Pacífico y Atlántico.

Estas recientes apoteosis de la marina comercial norteamericana, las propagandas incalculables de los puertos y líneas terminales de transporte ferroviario por canal y por camino a los diversos puertos atlánticos, las grandes transformaciones técnicas en los vehículos de transporte y la compenetración entre Estado y Capital comercial y naviero indica que América quiere y puede tener una flota mercante, orgullo del «God Oron's Country».

WORLD

CRÓNICA DE BILBAO

Construcciones navales

No hay nada de particular por reseñar en la pasada quincena en esta clase de sucesos. Ninguna botadura se ha verificado ni ha tenido lugar prueba de navegación de buque alguno. Los astilleros de las márgenes del Nervion continúan en sus comenzadas labores o en el artillado de los cascos lanzados recientemente a flote.

La Constructora Naval sigue llevando a efecto el calendario de sus construcciones, trabajando con ahínco para terminar el casco del precioso buque de pasaje que para la Compañía Transatlántica Española está construyendo desde el día de la inauguración de sus talleres en la margen izquierda del Nervion. Parece ser que el *Alfonso XIII*, que es el buque a que nos referimos, será botado en los meses veraniegos aprovechando la coyuntura de algún viaje de Su Majestad el Rey a Bilbao o a sus playas estivales, pues es el propósito de la empresa rodear a la botadura de este buque de una gran solemnidad. Este acto se decía en el año anterior: era propósito hecho de celebrarse también por la misma fecha del estío, pero una huelga enojosa y de difícil solución de obreros remachadores causó un gran retraso a la construcción, teniendo que dejar la botadura para este año, pues además de la coincidencia del boato de que quiere revestirse el acto, es preciso también no perder de vista la cuestión de las mareas, pues tratándose de un casco de tan enormes dimensiones como el del buque de que tratamos, que tendrá un desplazamiento mayor al de todos los mercantes contruídos en la ría de Bilbao, es preciso hallar un momento de marea viva y fuerte para alejar todo peligro de embarrancamiento.

Tendremos al corriente a nuestros lectores de las incidencias del acto del que prepararemos también en su día una completa información gráfica.

En los Astilleros Ardanaz se hallan en construcción dos buques pequeños de servicio costero cuyos cascos, casi cubiertos en la actualidad, no tardarán mucho tiempo en ser botados a flote.

El Depósito franco

Con una actividad que dice mucho de nuestro espíritu emprendedor y de la valía de cuantos dirigen esta organización comercial se están llevando a efecto las labores de completa habilitación de los servicios comerciales del Depósito. La enorme tarea que pesa sobre las fábricas extranjeras hace que no sirvan sus pedidos con la premura que es necesaria. Así ha sucedido que las gruas compradas para el servicio marítimo del Depósito no han llegado para la fecha esperada, pero una vez en poder del Consorcio, su montaje se está llevando a cabo con toda la rapidez que la disposición de las piezas necesarias permite.

La parte *metálica* del Consorcio, es decir, la del numerario, es seguramente la que mejor se lleva. He aquí donde a nuestro modesto entender ha radicado el mayor acierto de los organizadores del Consorcio del Depósito. En otras partes de España pasan todos los organismos parecidos por un verdadero calvario antes de conseguir el capital que necesitan para sus trabajos.

En Bilbao, la Diputación de Vizcaya es la encargada de la parte económica como también correrán a su favor los beneficios en cuanto se obtengan. Con un desprendimiento y diligencia laudables entregó el

primer millón de pesetas necesario para habilitar los terrenos y construir los primeros edificios y de la misma manera ha suscrito ahora la emisión de cuatro millones que ha realizado el Consorcio, adelantando a cuenta de los mismos un primer millón en metálico con el que se atienden a las operaciones de habilitación completa, obligadas después de la inauguración de los servicios.

Se ha sacado ya a subasta la contrata de adopción del recinto de tráfico rodado del Depósito, trabajos que comenzarán dentro de poco.

Por lo que respecta a la parte marítima, están ya instaladas las boyas resistentes i acondicionadas para ser utilizadas en el atraque al gran muelle de trasatlánticos.

Las obras de construcción del ferrocarril que unirá el puerto exterior con la línea de Portugalete, lo que servirá de enlace al mismo tiempo con la línea del Norte y con las damas que desembocan en Bilbao, se llevan con mucha actividad.

La perforación del túnel de Portugalete, que es la obra más costosa para el trazado de este ferrocarril de varios kilómetros de extensión, va muy adelantada, perforándose el macizo por cuatro lados a la vez con el fin de adelantar terreno.

A falta de este complemento de ferrocarril y gruas eléctricas, complemento que por lo que se refiere a la segunda parte no tardará mucho en estar en servicio, las instalaciones del Depósito franco se encuentran ya a disposición de los comerciantes e industriales.

Tenemos noticias de que algunas firmas poderosas de Bilbao se encuentran ya en tratos con el Consorcio del Depósito para establecer el tráfico azucarero con Oceanía y América, conexas con una distribución de este producto por las plazas europeas, dado que la disposición de buques y capitales

en abundancia presenta a nuestros hombres de negocios una ocasión oportuna para mover poderosos arbitrajes de esta clase de productos coloniales.

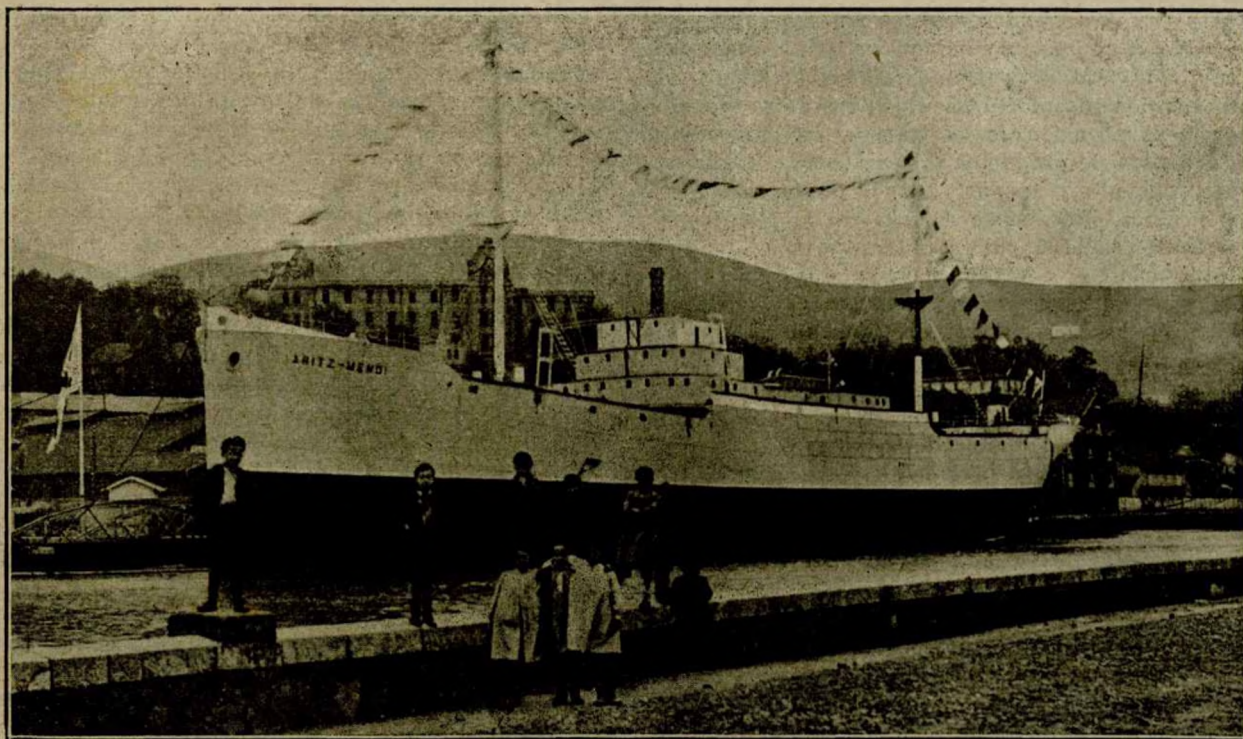
Encontramos a pesar de esto un poco retrasado a nuestro comercio para establecer un nexo de tráfico intenso por mediación del Depósito franco.

Creemos que es llegado el momento de que los directores de dicho organismo, que tantas alabanzas están mereciendo por su actividad y acierto en la gestión del asunto, inicien una campaña de divulgación sobre el aprovechamiento de estas instalaciones en el extranjero, ya sea por medio de la prensa, ya por medio de conferencias o de artículos en los periódicos y revistas. Algo es preciso hacer para despertar el dormido nervio especulativo que tan febril podría maniobrar teniendo a mano un instrumento tan adecuado de trabajo como es el Depósito franco.

Mercado de minerales de hierro

La situación general del mercado productor siderúrgico de Europa entera es favorable a la consecución de las esperanzas de un resurgimiento. Sin embargo, las mismas circunstancias de costumbre de las diferencias de cambios y de los estados anormales de la mano de obra por huelgas y revoluciones, esto último sobre todo en Alemania, hacen que se retrase el momento de todos tan ansiado de la normalización de las industrias en general, lo que trae consigo la de los mercados de las primeras materias en las mismas empleadas.

Visto el negocio bajo el punto de vista local de nuestra región, parece ser que las operaciones son contadas. La animación señalada en los primeros meses del año en los que se vendieron casi toda la producción del semestre, repercute ahora en las operaciones de compra-venta, haciendo que languidezcan, aunque no por eso quiera decirse que el negocio



BILBAO. — El nuevo vapor *Aritz Mendí* construido en los Astilleros Euskalduna

se halle en mala situación, sino que los mineros más atienden al cumplimiento de contratos realizados para exportar-los, que a lo que se refiere a busca de compradores, pues a este respecto nuestros mineros cada día són más remolones, envanecidos por su misma situación financiera, de la que podemos todos enorgullecernos, pues poco importa que el siderurgista no venga hoy a comprar si a la fuerza ha de venir mañana, dado que el mineral no es artículo que en los filones se estropee.

En Inglaterra acaba de producirse una nueva alza en los precios, y bastante elevada por cierto, sobre los precios medios que regían en marzo y abril, para los productos siderúrgicos. Ello permitirá a nuestros mineros esperar con más calma una subida en las cotizaciones, dado que el aumento experimentado en los jornales de los obreros de los tajos, hace esperar con justicia un sobreprecio de venta que enjague el aumento de arranque.

Las transacciones que vienen realizándose presentan precios bastante remuneradores y los mineros guiados por las intenciones a que ya hemos hecho mención, los sostienen con firmeza. El alza que en Inglaterra está experimentando el combustible no afecta a nuestros precios y, por el contrario, como decimos, acaso fuera pie para razonar un mejoramiento aunque los siderurgistas ingleses se resistirán a ello porque ya han hecho público que el aumento en los precios de venta de los laminados y hierros en bruto no les satisface del todo, teniendo en cuenta los extras que han de pagar por aumento en los precios del carbón y nuevas imposiciones del partido obrero.

Dos elementos obran como retardatrices en la marcha del mercado. Los *stocks* de las fábricas inglesas se dice son abundantes y descansando en ellos pueden esperar los siderurgistas la venida de los fletes bajos que, según ellos, no se hará esperar. Mas no siempre salen las cosas a la medida del propio deseo; los descargadores de los muelles del Tees se declararon en huelga y aunque ya han reanudado el trabajo, la pérdida de tiempo ha afectado a los stocks que han ido consumiéndose mientras no se reponían por la paralización de los transportes. Entretanto, la demanda de productos siderúrgicos en Inglaterra va en aumento y apenas puede la producción cubrir los pedidos, habiéndose encontrado los fabricantes con la necesidad de paralizar la exportación no atendiendo más que a la destinada para los países aliados, y eso en pequeñas cantidades, para dar cumplimiento a las necesidades del mercado interno de Inglaterra.

Esta situación parece ser que traerá un mejoramiento en la marcha de nuestro mercado de minerales, pues la demanda acrecerá.

El mercado aun dentro de su desanimación tiene más aliciente para los *rubios* que para los *carbonatos* y especialmente para los de clase superior, pues los *carbonatos* inferiores están sufriendo casi una paralización de ventas.

De precios, el *rubio* primera cotiza a 33 pesetas, *rubio* sin clasificación, pero bueno en composición a 27, y otro precio para *rubio* segunda a pesetas 22.

De *rubio fosforoso*, cantera-lavado se venden cargamentos a 25 pesetas y otro de buen *rubio fosforoso*, pero muy rico en hierro a 27 pesetas.

Continúa manteniéndose muy activa la exporta-

ción de minerales. Las disponibilidades de tonelaje son abundantes en los mercados ingleses y en este renglón de los mercados de fletes, que es donde ha descansado siempre nuestra exportación se asienta la actividad de los embarques. En el mes pasado se ha sostenido y aun acrecentado la cifra del mes anterior, representándose la primera por unas 260,000 toneladas, mientras para la segunda se llegó a unas 250,000.

Los precios de transporte a los puertos ingleses y holandeses se fijan en las siguientes cantidades: Bilbao-Rotterdam, 29; Middlesbro, 27; Glasgow, 29; y Tyne-Dock, 26'6.

Se aprecia escasa firmeza en los precios, pues a pesar de que se sostienen en la misma tesitura de la quincena anterior, la tendencia según se desprende de los boletines de cotización y de los augurios de los críticos ingleses es más bien a la baja, pues abunda tonelaje para este tráfico.

El negocio naviero

Cuanto más se habla del negocio naviero y más vienen *apretando* los ingleses con sus vaticinios premiosos y tristes (en los que terminamos por ver algo de lo que hemos hallado después del *free-trade*, los que no teníamos industria fuerte para disputar mercados o sea una pequeña pillería para engañar a los débiles), mas nos encontramos con la realidad.

En Bilbao los *tenderos* de las siete calles, elemento comprador típico para esto de los valores de renta variable, comienza a ver con recelo el papel naviero. Ya no se dan *cerditos* (1) como antes. El 25 por 100 ya no se podrá obtener de las acciones de barcos y estos pobres *incautos* como algunos los llaman, pero que manteniendo en cantera las acciones de Compañías de navegación que les legaron sus padres se han hecho muchos millonarios y hasta otros se han convertido en gerentes de navieras, comienzan a vender, a liquidar.

Creemos que están equivocados. No será con los obligaciones del 7 por 100 *libre de impuestos presentes y futuros*, según la muletilla de las Sociedades pedigüeñas, con lo que obtendrán mayor interés que con las navieras. La prueba de ello no tardará mucho tiempo en venir. Entretanto, los armadores de Bilbao, que conocen el negocio se aprestan a extenderlo y siguen comprando buques.

Recientemente la firma bilbaína José Luis Ansoleaga & C^o. Limited, ha adquirido en Norteamérica a la «United States Shipping Board» un hermoso buque el *Kenwood Bridge*, de bandera yanqui, de 3,545 toneladas gruesas, 2,174 netas, construido por la «Submarine Boat Corporation» de Newark, New Jersey, en 1919. Obtiene su propulsión por una turbina de la «Westinghouse Electric and Manufacturing C^o. Limited», rindiendo 12 nudos de andar. El precio se señala en 1.015,000 dólares, pagadero en varios plazos, el 10 por 100 al contado, otro 10 a los 6 meses, 20 por 100 a los 12 meses, y el resto en dos años y medio de plazo.

No es éste el único ejemplo. También se habla de otras Compañías que han adquirido buques ya hechos y *andando* no en construcción como se hizo en los años últimos por las principales empresas de navegación de la localidad, las cuales van obteniendo el cumplimiento de sus contratos tarde y con daño.

(1) Negocios que rentan mucho, en el lenguaje bilbaíno.

Notas financieras

Los «Saltos del Duero».—Atrae la atención de los capitalistas, y aún de los modestos rentistas, el comentario del asunto tan debatido de los Saltos del Duero.

No es nada extraño que la atención atraiga este negocio, porque de su explanación y puesta en práctica no titubeamos en afirmar depende la reconstitución económica de España.

Mas no es esto precisamente lo que produce el interés de la opinión. Los comentarios más animados no discurren alrededor de la importancia capital que este negocio inmenso tiene para la industria hidroeléctrica de España y para la manufacturera y extractiva en general, con la producción de los fabulosos miles de caballos de fuerza, sino a los millones de pesetas que representara al grupo financiero que consiga el predominio de la explotación del negocio.

En Bilbao radican los dos polos de la lucha. Nétamente bilbaínos son los jefes de ambas partes contendientes. La lucha promete ser refida, mas no hemos de terciar en la contienda y diremos como el refrán: *Hágase el milagro aunque lo haga el diablo*. Háganse, háganse los Saltos del Duero, explótelos el grupo Comillas o el grupo Sota-Echevarrieta; lo que hace falta es que se forme la empresa y comiencen las obras, si puede ser sin lucha, mejor que con ella.

La Naviera Sota y Aznar.—En los pasados días, y por el procedimiento acostumbrado de *cargo en cuenta corriente*, ha satisfecho esta Compañía un dividendo a cuenta del ejercicio en curso, importando pesetas 80 por acción. Aunque el dividendo anterior fué algo mayor al presente, pues se fijó en pesetas 100 por acción, no creemos que implique una definitiva baja del dividendo anual la cuantía del presente, pues en el ejercicio de 1919 también se hicieron entregas de 80 pesetas alternando con otras de 100 y aún de 150 pesetas.

De todas maneras no creemos que por esta reducción del 20 por 100 en un dividendo trimestral, se llegue a forzar las acciones a tipos tan bajos como los de la actualidad.

El Banco de Vizcaya.—En los últimos días se ha hecho circular el rumor de que el Banco de Vizcaya prepara la ampliación de su capital en forma parecida a lo hecho por el Crédito de la Unión Minera. No sabemos la certeza del rumor porque entre ambos bancos se establecen diferencias de números de importancia.

En primer lugar, el Crédito tenía un capital de 50 millones completamente desembolsado cuando hizo la ampliación a 100 millones, ampliación que resta inédita en cartera porque no está la *Magdalena para tafetanes*, o dicho en otras palabras, la plaza para emisiones de esta índole, hinchadas hasta la bola como están las carteras de papel de Bancos. En segundo lugar, el Banco de Vizcaya cuenta solamente con un capital de 40 millones del que tiene desembolsado la mitad con otro tanto de capital en fondos de reserva. De hacer las cosas como las hizo antes, aún habría de desembolsarse el presente capital sin liberar para atender al aumento. Se dice también que tiene el Banco algunos negocios industriales en perspectiva, los cuales van a *controlarse*

con dinero de Bilbao, pero en definitiva nada se sabe.

Veremos si en días sucesivos podemos hablar más claro.

Entretanto, y junto con estas albricias que los propósitos de aumento de capital parecen indicar, no estará de más hacer presente que la situación de la plaza por lo que respecta a disponibilidades metálicas, tiende continuamente a un agotamiento más o menos considerable, pero del que se puede formar una idea contemplando el descenso de los valores de Bolsa que no hallan compradores como sucede con algunos títulos saneados de renta fija que antes tenían compradores a montones y ahora languidecen sin tener quien los solicite.

IBAIZABAL

EL UTILLAJE DEL PUERTO DE BARCELONA

Se ha constituido en Barcelona la importante «Sociedad de Cargas y Descargas y Transportes», que se propone dotar al puerto de todos los medios de maniobra para carga y descarga modernos que necesite. Asimismo adquirirá (tiene actualmente diez) cuantos camiones hagan falta para el transporte de mercancías desde el muelle a estaciones o almacenes.

Aunque la Sociedad se ha constituido con miras al puerto franco, empezará a actuar pronto, y lo hará paulatinamente. En la actualidad se están realizando determinadas gestiones cerca de la Junta de Obras del puerto para llegar a un acuerdo que permita dotar el puerto de medios auxiliares adecuados a las necesidades de la naciente sociedad (líneas eléctricas de capacidad suficiente, vías, etcétera, etc.) La entidad está dispuesta a realizar por su cuenta lo que no haga la Junta del Puerto, relativo a dichos extremos.

Su plan es muy vasto y abarca todo cuanto se relacione a la carga, descarga, custodia y transporte de las mercancías. En una palabra, se propone hacerse cargo de las mercancías que quieran confiarseles a su llegada a puerto y entregarlas a las estaciones o almacenes de sus propietarios. Esto es, realizar un *for-fait*.

La entidad se ha constituido con un capital inicial de dos millones de pesetas y los elementos dirigentes están dispuestos a ampliarlo al número de millones que se necesiten sin limitación alguna. Es un verdadero consorcio bancario como puede adivinarse por las firmas que componen su Consejo de Administración. Está éste, constituido por los siguientes señores:

Presidente, D. Carlos Muntadas.

Vicepresidente, D. Francisco Gambús.

Secretario, D. Francisco Javier Tort Martorell.

Vocales: D. Salvador Vidal Llimina, D. Francisco Casacuberta, D. Luis Plandiura Pou, D. Roque Vergez, D. Federico Elías Nicolau.

Ocupa la gerencia el prestigioso abogado D. Santiago Estapé.

La Sociedad ampliará de manera notable los servicios del puerto dotándole de los elementos modernos de que, a pesar de ser indispensables, hoy carece.

FONT

LA MARINA MERCANTE

Mucho se ha escrito en España desde veinte años acá, acerca la Marina mercante, hasta el punto que nuestra bibliografía marítima es de las más voluminosas, y en ella encuentra el estudioso resueltos los magnos problemas económicos, políticos y sociales de nuestra patria.

Pero no obstante el esfuerzo y cooperación individual que ello representa, continúa España en el mayor de lo atrasos en cuanto a la Marina se refiere. La tradición—la rutina, mejor diríamos—preside los destinos de los organismos directores y no hay medio de hacer vivir en la realidad cuanto a la misma se refiere, y es que la serie de intereses creados, que nadie se atreve a destruir, son más poderosos que la lógica de los modernos iconoclastas.

La absoluta y total dependencia en que la Marina mercante vive respecto la militar, es causa, inconsistente tal vez, de ese atraso. Las anticuadas Ordenanzas de 1748 y 1802 continúan vigentes, dificultando la navegación. El sinnúmero de organismos que intervienen en la organización del negocio marítimo son una rémora para una más rápida realización del mismo.

Es totalmente vergonzoso para la clase náutica el verse sistemáticamente excluida o postergada de los organismos directores de la Marina mercante. La Dirección general de Navegación, que únicamente entiende en asuntos mercantes, está integrada por oficiales de la Armada con exclusión de todo otro personal; las inspecciones radiotelegráficas en los puertos deben desempeñarlas oficiales de la armada; los peritos arqueadores de Puerto, con preferencia a otros concursantes, se otorga la plaza a oficiales de la armada; los reconocimientos de buques los efectúa una Comisión de la armada, y en todo lo que se refiere a la Marina mercante interviene, fiscaliza, dirige la Marina de guerra. Las Capitanías de Puerto deberían organizarse aquí como en Italia, completamente civiles, desempeñadas por hombres prácticos en el comercio marítimo, reservando a la autoridad militar aquellos puertos cuya defensa es de carácter estratégico.

Claro que la situación actual de nuestra Marina es debida, como hemos indicado antes, a las antiguallas legales que aún continúan vigentes; ¿qué razón existe, por ejemplo, para que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 67 del Tratado V, Título VII de las Ordenanzas de la Armada de 1793, el capitán de un buque tenga que presentar a la Comandancia de Marina, a su llegada a puerto, una lista del pasaje que conduce a bordo? Supongamos que el buque llega a Barcelona procedente de Cádiz o de Valencia. Si transporta pasaje hay que dar una relación del mismo a la autoridad de Marina, pero si este pasaje llega a Barcelona por ferrocarril o por aeroplano, ¿por qué razón de equidad, no debería el jefe de tren o piloto, entregar una lista del pasaje al capitán general? Si la Marina mercante puede alguna vez convertirse en auxiliar poderosa de la de guerra—nuestras guerras coloniales lo atestiguan—es razonable entonces que ésta actúe de una manera directa sobre ella, pero que sistemáticamente esté supeditada

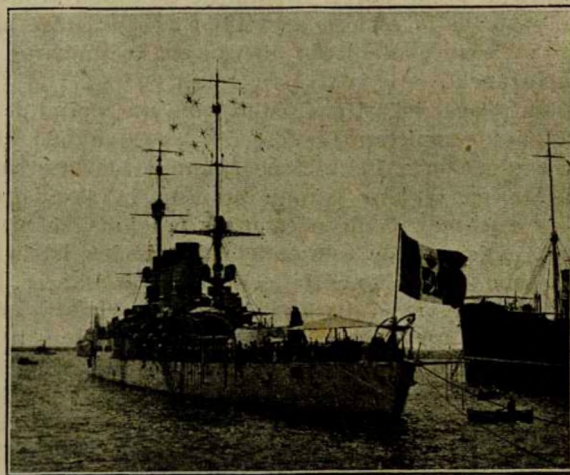
a la misma no es razonable, como tampoco lo sería que la autoridad militar interviniese en la organización y funcionamiento de los distintos medios de transporte terrestre, por la posibilidad de tener que utilizarlos en alguna ocasión para la defensa nacional.

El comercio marítimo actual es totalmente distinto del que se efectuaba en el siglo XVIII y aún en el pasado; la rapidez en la navegación, la perfección de las naves, la facilidad en la comunicación, son otros tantos elementos dignos de tenerse en cuenta en la moderna organización de la vida comercial. Sería ridículo que en los tiempos actuales existiesen ciudades amuralladas con prohibición de entrar y salir de las mismas en horas determinadas y con todas las dificultades que eran necesarias en siglos anteriores. El ferrocarril, la electricidad, la ciencia, en una palabra, se ha encargado de derriuir las murallas; pero esa ciencia, los adelantos de la vida, no han podido romper las estrechas mallas que oprimen la navegación mercante y nuestros buques continúan con la misma legislación que los antiguos veleros que después de un año de ausencia aparecían en nuestros horizontes.

A todo ello añádase el gran número de organismos que intervienen en la navegación mercante y se verá cuán necesario es unificar en un solo centro directivo todo lo que a la misma se refiere, con facultades propias, no delegadas de otros centros, tal como en Italia y Francia se está organizando, que es ni más ni menos lo mismo que en distintos Congresos y Asambleas desde 1870 acá han proclamado nuestros navieros y hombres de negocio, así como los técnicos en cuestiones marítimas.

La Marina mercante debe vivir hermanada con la de guerra, no supeditada a ella, y al frente de la misma, interviniendo su vida, dirigiéndola, han de ponerse hombres civiles entre los cuales existen capacidades muy aprovechables para dirigirla.

P. COLLDEF.



El crucero italiano *Roma* que visitó el puerto de Barcelona

La Autonomía de los puertos franceses

Bajo el título «Tendremos puertos autónomos?», el *Exportateur Français*, del 3 de junio, publica el siguiente artículo de Mauricio Ajam:

«Después de 35 años de discusiones sobre el informe del honorable M. Charles Chaumet, la Cámara, en 1912, votó finalmente una ley sobre la *autonomía de los puertos*. Al tratar de este asunto es preciso recordar que con excesiva frecuencia se confunde la cuestión de los puertos autónomos con la de los puertos francos. Hay que tener presente que la franquicia sólo se aplica a la percepción de los derechos de aduana.

Lo que el comercio francés ha pedido bajo el nombre de autonomía, es un régimen que arranque finalmente los puertos franceses del sistema de dispersión, mejor dicho, de la verdadera anarquía que ha sido una de las principales causas de nuestra inferioridad económica.

Se trata de reunir bajo un mismo control: el servicio de la inscripción marítima (Ministerio de Marina), el servicio de pilotaje i de inspección de la navegación (Marina Mercante), el servicio sanitario (Ministerio del Interior), el servicio de aduanas (Ministerio de Hacienda), el servicio de navegación interior (Ministerio de Obras públicas) etc., etc.

La ley de 5 de enero de 1912, en realidad, ha sido letra muerta. A pesar del cuidado que se puso en su redacción, le han sido precisos al Consejo de Estado *cuatro años* para confeccionar el reglamento que debía garantizar su ejecución.

Su característica, consistía en colocar nuestras grandes puertos bajo la dirección de las Cámaras de Comercio. Pero, ninguna Cámara de Comercio, ni ninguna colectividad ha querido crear el organismo que había sido previsto por la legislación.

¿A qué se debe esta pasividad? Al hecho que los textos legales habían dado sólo aparentemente esta autonomía que parecía ser el fin único que se proponía la ley. Las Cámaras de Comercio creyeron que en realidad el Consejo de Administración cuya formación se les pedía no sería otra cosa que un cuerpo consultivo, y que por lo tanto la dirección de los puertos continuaría en manos de los funcionarios del Estado.

El reglamento había organizado un control tan severo, acompañado de una tan formidable burocracia, que los presidentes de las Cámaras de Comercio, rehusaron aceptar las responsabilidades que se les atribuían.

Con motivo de un informe concienzudamente estudiado, del honorable M. Crolard, la Cámara de los diputados ha revisado la obra de 1912. El ponente de la Alta Cámara, M. Brindeau, senador del Sena-Inferior, para evitar un nuevo retraso, en nombre de Comisión, ha propuesto que la labor de la Cámara de los diputados sea aceptada sin discusión. ¿Podemos esperar que en esta ocasión las Cámaras de Comercio se mostrarán mejor dispuestas?

Aunque las atribuciones que se les asignan no parecen tener gran importancia, merecen, no obstante, que las tomen en consideración.

Según la antigua ley, incumbía, en definitiva, al Ministerio de Obras Públicas el nombramiento de los funcionarios directores, mientras que el nuevo

texto legal crea un agente ejecutivo del Consejo de Administración. Este director será escogido por el Ministro de una lista de tres nombres presentada por el Consejo.

Las Cámaras de Comercio han sostenido que ellas no tendrían, seguramente, intervención preponderante en el Consejo de administración, pero M. Brindeau ha replicado victoriosamente a esta objeción, demostrando que pudiendo disponer la Cámara de Comercio de 12 de los 21 representantes en cada puerto, quedaba de hecho dueña de la elección del presidente. Parece, pues, que los elementos locales no serán arrollados por la burocracia oficial, pero mejor hubiera sido dejar al Consejo en libertad de escoger su director, y sobre todo, hubiera sido más prudente, concederle la facultad de revocación.

Las Cámaras no han creído conveniente llevar su liberalismo hasta este extremo, de tal modo que el ministro podrá mantener un director en funciones, *directamente interesado en la buena marcha del puerto, contra la voluntad de la Cámara de Comercio*.

El nuevo proyecto, comparado con el antiguo, constituye un progreso. Entre los elementos responsables introduce representantes del *Consejo regional de la agrupación económica* a que pertenece el puerto. Esto corresponde felizmente a la innovación aportada por M. Clementel, tendente a poner en íntima relación los intereses de una gran ciudad marítima con los de los centros comerciales existentes en la capital.

Las condiciones de la dirección, tan confusas en la ley de 1912, se han concretado por fin: el Director, como agente del poder central, tiene *una acción general sobre todos los servicios públicos que interesen directamente la explotación*. Es cierto que tanto el ingeniero jefe, los ingenieros y encargados de las obras del puerto como los oficiales y capitanes del puerto, habrán de reclutarse forzosamente entre el personal del Ministerio de Obras Públicas, lo cual dista mucho de asegurar a la dirección los poderes absolutos que posee un organismo autónomo en los puertos ingleses, pero tengamos presente que estamos en Francia y que no es posible, ni en unos cuantos años, sacudir la tutela administrativa madre de la rutina. Esto será la obra del tiempo. Es de desear que esta nueva ley no sea víctima del malhumor de nuestras Cámaras de Comercio, y por nuestra parte no hemos de regatearles los elogios sino animarlas a emprender las iniciativas necesarias, sean las que sean.

Si queremos que Francia se convierta en una gran nación marítima, es preciso obrar sin pérdida de tiempo.»

NOTA. — Después de publicado este artículo, el Senado francés ha aprobado ya el proyecto a que hace referencia. — (N. de la R.)

AVISO

Debemos advertir a nuestros lectores que los cambios en calidad de papel que sufre la revista no son imputables a nuestra voluntad sino a las dificultades que existen para hacer adquisiciones y sufriendo éstas continuos aumentos de precio.

LOS MERCADOS

Carbones

Anúnciase que el férreo control del Gobierno inglés en el comercio de abolengo libre, de carbones va a desaparecer y a figurar como un recuerdo funesto en los fastos comerciales de la Gran Bretaña. En efecto, un proyecto de franca tendencia liberal va a ser puesto en práctica y según sus fomentadores, interesados y opinión pública va a ser bien recibido en espera de más amplios horizontes. Según dicho plan podrá resurgir de nuevo la competencia entre productores lo que habrá de influir en el abaratamiento del producto a boca de mina. Pero los pesimistas auguran nuevas y terribles convulsiones en el cuerpo obrero minero, de cargadores, de ferroviarios y marineros, lo que a su sentir neutralizará con ventajas que puedan derivarse de aquel plan de libertades comerciales.

La ley actual que rige en Inglaterra sobre el control del mercado carbonero expira en 31 de agosto próximo y los resultados de los nuevos proyectos no producirán su efecto hasta pasada aquella fecha.

Francia sigue temiendo por sus industrias a pesar de sus esperanzas de obtener coke alemán, perla preferida de Inglaterra para los envíos de carbones industriales. El Comité francés que tiene a su cargo la inspección del consumo y adjudicación de carbones rehúsa conceder licencia para importar carbones comprados a precios exorbitantes y negar asimismo licencias para cargamentos cuyo flete exceda e 40 chelines, con destino a puertos septentrionales de Francia.

Aceite mineral combustible

El aceite combustible, para consumo en los barcos, sufre ya pequeñas intromisiones por parte de los ingleses negociantes que no pueden olvidar la gran pérdida que supone en su comercio vital carbonero el no poder suplir, en la extensión de ante guerra, de carbón a sus innumerables estaciones carboneras. Gibraltar anuncia que desde mediados de mayo toda tonelada de aceite combustible tomada para uso de barcos o comprada para la exportación será gravada de un chelín y medio. América parece también querer gravar la exportación de sus aceites pero ello parece consecuencia de la propia maniobra mejicana elevando los derechos de exportación. Los puertos de la zona del Canal de Panamá han sido cerrados al carboneo y embarque de full oil.

Metales y minerales

No obstante el descenso artificial de precios en el mercado angloamericano durante algunos días de mayo la reacción basada en el coste de producción actual ha vuelto a sostener la firmeza de precios. La pirita de hierro sobre todo sobrepasa los límites constantes en Inglaterra a pesar de la competencia que en el campo metalúrgico en general le hacen Canadá, Australia, Sud Africa, etc., indicándose con ello que en Inglaterra el desarrollo de las industrias de construcción naval y otras es cada día mayor. La grandiosa clientela de Inglaterra si bien disminuye en número no disminuye en proporción y los

grandes centros productores ingleses no desmayan en su empresa de realzar su importancia. Los precios, debido a la relativa escasez de producción, demanda engrosada, altos jornales y precio de los carbones, hace que se mantengan firmes y con tendencias de alza en las industrias del hierro y del acero. El hierro fundido Cleveland núm. 3 se cotiza sólo para el consumo interior a 217/6, chelines, abundando en cambio la hematita para la exportación a 265 %. — El mineral de hierro español, argelino y otros llegan a Inglaterra en abundancia. Los aceros acabados en especial los aros sufren aumento llegándose a £ 41 latón fob. Barras y planchas aunque algo más fácil de obtener siguen en aumento desde £ 36. La oferta de América en hierros y aceros es grande, pero sin poderse depositar confianza en las fechas de entrega, siendo cotizados de parecida forma que los ingleses.

Francia sin haberse podido rehacer de las pérdidas sufridas en la guerra se ve compensada por la producción de Alsacia y Lorena que durante 1919 ha realizado el 44 % de la producción total francesa de hierro, el 32 % de la del acero y el 28 % de los productos metalúrgicos completamente manufacturados.

El ilustrado Agregado comercial norteamericano en España Mr. Ch. Lloyd Jones al estudio de los «Efectos de la guerra en las industrias del hierro y acero españolas» hace resaltar el benéfico porvenir que para estas industrias aguarda si como es intención de los productores, fabricantes y opinión pública, se desarrolla estas industrias metalúrgicas para independizarse del Extranjero apoyándose en una legislación de prudente protección que aliente las producciones locales, lo que consiguientemente aumentará la demanda de capitales y de elementos técnicos, directores y obreros. La prueba del desarrollo iniciada está en que mientras en 1912 y 1913 se producían 9 millones de toneladas de mineral de hierro y 9.800,000 respectivamente, exportáronse 8.400,000 y 8.900,000, descontando que el consumo nacional de las fundiciones era casi nulo. Pero en 1918 si bien la producción y la exportación (4.600,000 y 4.300,000) siguen disminuyendo y el porcentaje de exportación se eleva al 91 %, la producción del hierro y acero en fundiciones esparcidas mejorarán grandemente debido a la escasez de importaciones del extranjero, no obstante las dificultades y encarecimiento de los carbones extranjeros y nacionales. En 1918 producíanse 300,000 toneladas de hierro y aceros y 386,000 de hierro colado, cuando en los mejores tiempos de ante guerra (1913) se había producido un total de 666,000 toneladas. Según la Estadística Minera de España, la producción metalúrgica aumenta en 1918 para gran número de productos en comparación con 1914 y si bien la pirita de hierro desciende de 382,000 en 1914 a 103,000 en 1918, el valor en cambio es de 28 millones de pesetas en 1914 por 59 millones en 1918.

Las Compañías principales como, Mieres, Duro Felguera, Basconia, Nacon, Montaña y Altos Hornos de Vizcaya han repartido dividendos muy halagüe-

ños aun declarándose que el rendimiento de las fábricas ha dejado mucho que desear siendo una de las razones poca eficiencia en los elementos gerentes. La prosperidad de estas industrias sobre todo en las Provincias Vascongadas ha invitado a muchos capitales a invertirse en accionistas de tales empresas de las que en 1917 iniciaron sus trabajos 18 con un capital de 104 millones de pesetas. En Sagunto, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (Sota y Aznar) trabaja el mineral de hierro de Sierra Nuñera, calculándose su capital inicial en 108 millones de pesetas. En Málaga, en Vera de la Montaña (Navarra) y en Barcelona los aceros San Martín y Aceros Hispania y en otras regiones del extenso país minero español, la industria metalúrgica toma nuevos vuelos, cuyo objetivo, como queda dicho, es aprovisionar el mercado nacional en aras de nuestra Economía nacional. En octubre de 1919 el Estado interviniendo las cotizaciones señaló 260 pesetas por tonelada de piritas de hierro en fábrica obligándose a ella a surtir el mercado nacional a estos precios durante un año a partir de aquella fecha. En febrero de este año el Gobierno consintió que se fijara el precio a 310 pesetas también con compromiso de un año en especial para las fábricas de Bilbao y Sagunto. No hemos de tardar mucho en ver nuevas variaciones y orientaciones en el mercado metalúrgico de hierro y aceros españoles.

Con referencia a la función actual del mercado de cobre el *Metal World* publica un interesante artí-

culo que en concreto dice que la momentánea baja en su precio ha sido consecuencia de la baja y liquidaciones en otros metales ya que parece ser que el cobre manufacturado había de venderse a precio inferior al coste de producción. Los aumentos de nuevos fondos entre los mineros del carbón y el revuelo que se nota en los mineros indígenas de toda clase de metales, permite profetizar una firmeza de precios en el cobre y una tendencia de alza. Además Europa sigue demandando grandes cantidades de cobre manufacturado americano mientras que América hace algún tiempo cierra refineries importantes hartas de huelgas y de agitación.

Los precios de los mercados de origen siguen afirmando en expectativa de las decisiones de los grandes mercados compradores. El cobre después de grandes fluctuaciones se vende £ 93 a 94 al contado y £ 97 a 3 meses, en tanto que el hectólitro oscila entre £ 105 y 107.

El estaño es el único que ha sufrido una inexplicable pérdida que se atribuye a los rumores de escasez de los mercados vendedores de los Estrechos en tanto que el indio holandés ha bajado unas £ 25 por tonelada. Todo hace esperar una baja fija en los exagerados precios de la materia prima que redunde en los productos tan necesarios para las industrias conservera y naval del continente europeo.

El plomo que parecía sostenerse firme descendió también en el curso de algunos días, así como el cinc del que Bélgica exporta ya.

SEGUROS MARÍTIMOS

Riesgos de robo y de faltas

La Asociación del «Lloyd's» ha publicado las nuevas cláusulas acordadas en Inglaterra para seguro de los riesgos de robo o sustracción y de faltas en la recepción de mercancías. El compromiso contraído por los aseguradores y corredores, que debía regir desde el 1.º de mayo, fué aplazado hasta el día 10 del mismo mes, en cuya fecha habrá entrado en vigor.

Por dicho compromiso queda convenido que los seguros sobre robo o sustracción, y sobre faltas de entrega a la recepción, sólo podrán ser cubiertos por póliza especial o por adición a la póliza de riesgo marítimo, debiendo constar los premios adicionales correspondientes a dichos riesgos en los documentos de aplicación al seguro y en las pólizas.

Hay que advertir que no se considera como un solo riesgo el seguro de robo, o sustracción, y el de faltas en la entrega de las mercancías por las que la responsabilidad de los armadores o transportadores queda limitada, reducida o anulada en virtud del contrato de transporte. Cada uno de estos dos riesgos ha de ser convenido por separado y las primas también fijadas separadamente para cada uno de ellos.

El seguro sólo cubrirá el 75 % del valor asegurado de las mercancías para tales riesgos. Los aseguradores tendrán derecho al 75 % de cualquier importe recobrado de los transportadores o de otras personas respecto a tales pérdidas (deducidos gas-

tos de reclamación si los hubiere) hasta el importe por ellos satisfecho respecto a tales pérdidas.

Dicho compromiso no tiene aplicación a los siguientes efectos: numerario, oro o plata en barras, piedras preciosas, metales preciosos, joyería, títulos y documentos de valor, pinturas, obras de arte, mercurio y efectos personales.

No hay duda que teniendo que soportar los embarcadores un 25 % del riesgo de robo tendrán especial cuidado en que los embalajes sean lo más perfectos y resistentes posible, ya que es evidente que tanto el robo de mercancías como las roturas y derrames pueden evitarse en gran parte por medio de buenos envases o embalajes; y la mejor manera de que se convenzan de ello los asegurados es interesándolos en los daños que puedan resultar por causa de tales deficiencias. Así es muy posible que pueda limitarse mucho la sustracción parcial en los bultos de mercancías, que es la que más difícilmente puede ser reclamada a los transportadores. Por otra parte, el hecho de que las pérdidas no recaigan aisladamente sobre aseguradores o embarcadores, según estén o no aseguradas de riesgo las mercancías, sinó que unos y otros tengan interés común en las reclamaciones a los armadores, hará que éstos se esfuercen en evitar el robo a bordo y que exijan mayor cuidado del que últimamente se ejercía en la descarga de las mercancías, a fin de evitar los extravíos resultantes de la descarga de bultos en puertos distintos de los de su destino. Demos-

tración de ello es que, apenas publicado el acuerdo, una importante Compañía armadora inglesa dió instrucciones a sus agentes en los puertos de escala, a fin de que las mercancías fueran cuidadosamente comprobadas a la descarga, aunque para ello fuera necesario prolongar la estancia del buque en puerto.

Queda aún el robo en barcasas y en muelles después de la descarga; éste es el mal de más difícil remedio y de peores consecuencias, sobre todo en los países aun desorganizados por causa de la guerra. Para atajarlo deberán unir sus esfuerzos los aseguradores, consignatarios, receptores y corporaciones comerciales; organizándose para ello y ejerciendo incesante presión sobre las instituciones y autoridades que tienen el deber de reprimir un abuso que está causando perjuicios incalculables.

Depósitos de las Compañías de Seguros en Italia

En Italia fué decretada en 29 de julio de 1915 una ley disponiendo los depósitos que debían constituir las Compañías extranjeras de seguros autorizadas para operar en dicho país. La reserva inicial se fijó en 30,000 liras, y en adición a dicha suma las Compañías tenían que constituir al final de cada ejercicio una reserva complementaria hasta el equivalente de los cuatro quintos del importe de las cuotas de premios correspondientes a riesgos no extinguidos a la clausura del ejercicio, aumentada con el importe de los siniestros ya ocurridos y no satisfechos. En todo caso, tal reserva no podía ser inferior al 35 % de los premios recaudados durante el ejercicio. Además, en virtud de la citada ley, las Compañías extranjeras de seguros que se establecieran en Italia debían depositar, para ser autorizadas, una garantía en títulos del Estado italiano, o garantizados el mismo, cuyo importe sería fijado por el Ministerio de agricultura, industria y comercio, sin que pudiera ser inferior a 100,000 liras.

Por Real Decreto de 29 de enero de 1920, esta ley, que afectaba sólo a las Compañías extranjeras de seguros, fué extendida indistintamente a todas las Sociedades de seguros y reaseguros italianas, lo mismo que a las extranjeras de reaseguros, que hasta ahora no habían sido obligadas a cumplimentar la ley de depósitos.

El número de Compañías extranjeras de seguros marítimos que operan en Italia es muy limitado. En el «Anuario delle Assicurazioni in Italia, 1920-1921» sólo se encuentran las Sociedades extranjeras autorizadas para el ramo marítimo: cinco inglesas, tres suizas y dos francesas, casi todas establecidas en Italia antes de la mencionada ley de depósitos de 1915. Las garantías exigidas para su funcionamiento habrán impedido que se establezcan allí, como ha ocurrido en España desde la guerra, un gran número de Compañías extranjeras, especialmente portuguesas, que aquí operan sin previo depósito alguno de garantía.

Lo característico de la última disposición es, pues, que la ley de depósitos se aplicará también a las Compañías italianas de seguros y reaseguros marítimos, que antes estaban exentas de la obligación de constituir depósitos. Desde la guerra se han constituido gran número de Compañías italianas de seguros marítimos con capitales en realidad suma-

mente reducidos. Existen más de veinte Compañías cuyo capital es de un millón de liras con sólo un diez por ciento desembolsado, o sea cien mil liras, que al actual tipo de cambio equivalen a unas treinta y siete mil pesetas.

La extensión de los preceptos de la ley de 1915 a las Sociedades extranjeras de reaseguros y a las Compañías italianas de seguros y reaseguros marítimos entra en vigor inmediatamente. Por el Ministerio de Industria y Comercio fué notificado a todas las Compañías afectadas por dicho decreto, que debían efectuar los depósitos tomando por base el balance de 1919, concediendo para ello un plazo hasta el 20 de marzo último. Esta disposición habrá ocasionado perturbaciones a muchas Compañías por la premura del plazo concedido.

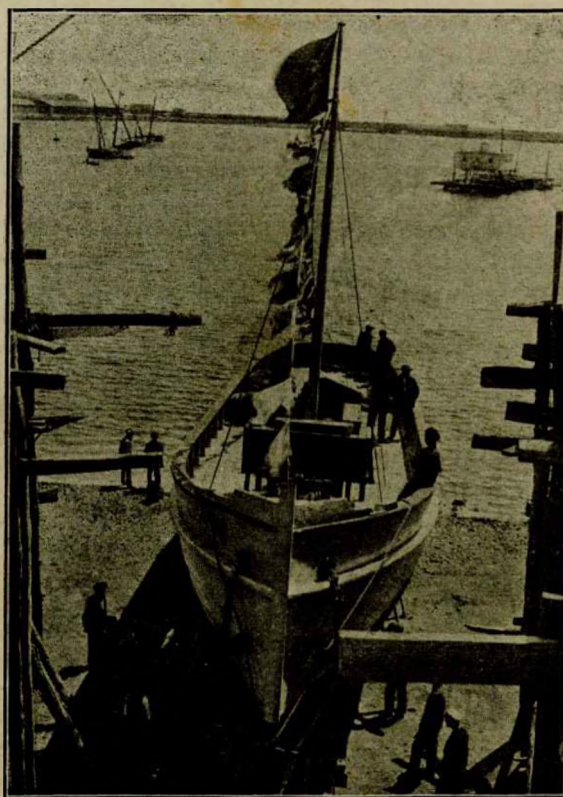
Por el decreto de 20 de enero de 1920 quedó modificada hasta nuevo aviso la referida ley de 29 de julio de 1915. Si el decreto no es anulado, representará probablemente la desaparición de las pequeñas Compañías italianas y la retirada de algunas de las Compañías extranjeras que sólo operaban sobre reaseguros marítimos en Italia.

Liquidaciones de avería gruesa

Entre las liquidaciones de avería gruesa publicadas últimamente por el «Lloyd's» se encuentran las siguientes, que se refieren a buques españoles:

Velero motor *Carmen*. Viaje de Vigo a Génova, noviembre de 1919. Averías que hicieron necesario el remolque. Liquidación efectuada en Génova, fecha 16 de febrero de 1920. Avería gruesa, 2'99 por 100.

Veleró *Fe*. Viaje de Almería a Barcelona, octubre de 1919. Echazón de cargamento. Liquidación efec-



El remolcador *Tarraco* preparado para la botadura en los Astilleros de Tarragona, S. A.

tuada en Barcelona, fecha 12 marzo 1920. Avería gruesa 6'660093 por 100.

Velero *Leonor*. Viaje de Bilbao a Huelva, septiembre de 1919. Varada. Liquidación efectuada en Barcelona, fecha 20 marzo 1920. Avería gruesa 3,274609 por 100.

Velero *Marieges*. Viaje de Alicante a Cette, enero de 1919. Varada. Liquidación efectuada en Barcelona en abril de 1920. Avería gruesa, 21'554394 por 100.

Vapor *Ordunte Mendi*. Viaje de Buenos Aires a Barcelona, agosto de 1918. Incendio en las carboneras. Liquidación efectuada en Barcelona, fecha 15 de febrero de 1920. Avería gruesa, 4'060936 por 100.

Velero *Turia*. Viaje de Valencia a Cette, noviembre de 1917. Echazón de cargamento. Liquidación efectuada en Barcelona, fecha 7 de febrero de 1920. Avería gruesa, 4'362704 por 100.

Buques llegados a destino

Los veleros *Basconia* y *Joaquín Pujol*, que habían salido del puerto de Buenos Aires el 26 de enero, llegaron a Bilbao y Barcelona, respectivamente, en 19 y 28 de mayo, invirtiendo en la travesía 114 días el primero y 123 el último. En vista de la tardanza en tener noticias de ambos buques, se había principiado a cotizar su reaseguro a últimos de abril en Londres a la prima de 5 %. El cargamento del *Basconia*, consistente en maíz a granel, llegó averiado en parte, debido a que el buque hacía agua.

Noticias de siniestros

El pailebot *Benito Suárez*, de cuyo naufragio en Bahía Limonada dimos ya cuenta, había salido de Alicante para Manzanillo con cargamento de tejas. Se están haciendo trabajos para el salvamento de

la carga. El buque está totalmente perdido.

El vapor *Durango*, en viaje de Villa Concepción a España, entró en Montevideo el 19 de mayo, haciendo agua y con rotura de planchas de las carboneras de estribor.

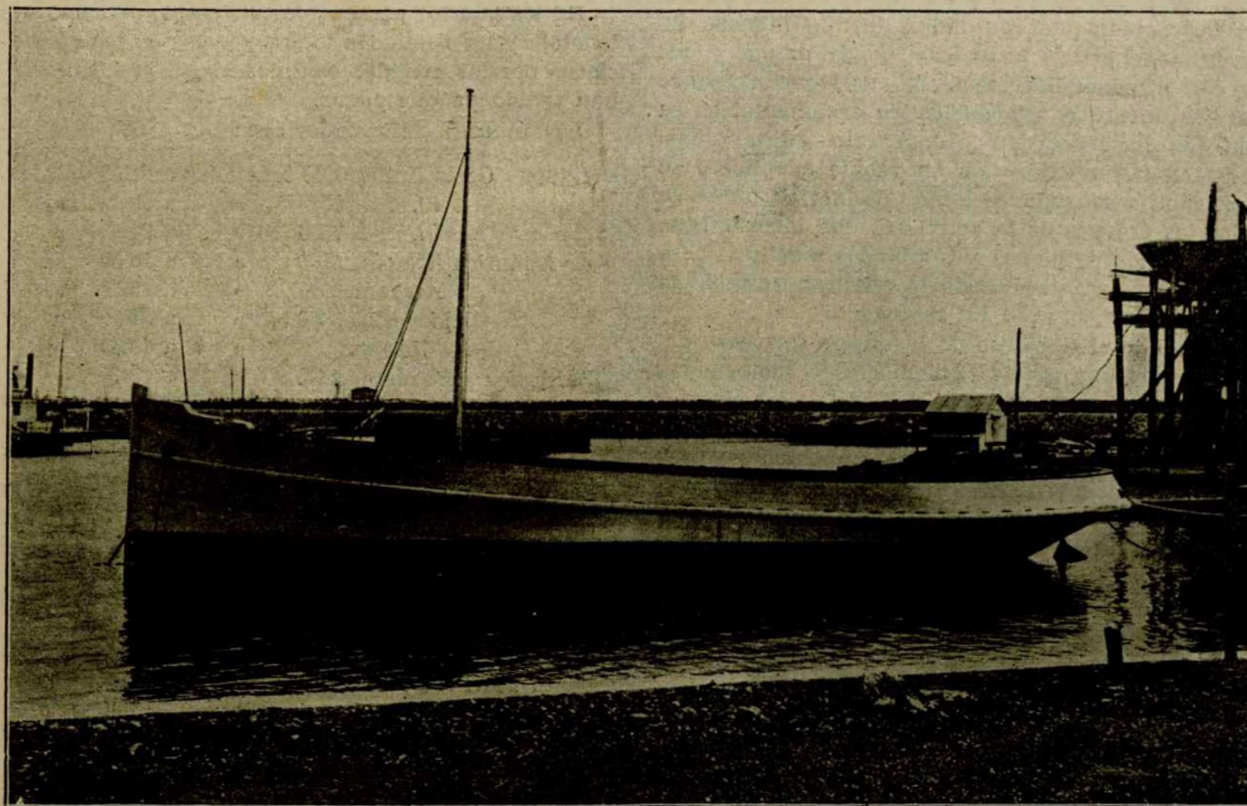
El vapor *Ignacio* llegó a Bilbao el 31 de mayo, procedente de Hamburgo, con grandes averías causadas por choque con otro vapor de nacionalidad desconocida, frente a Ushant, en 28 del mismo mes.

El vapor *Junio*, en viaje de Ruan a Mumbles Roads, en lastre, encontró mal tiempo en el canal de Bristol el 18 de mayo, y perdió el ancla de estribor y 52 brazas de cadena. La hélice chocó con algún objeto sumergido, perdiendo parte de una pala.

Según cablegrama recibido de Fort de France en 25 de mayo por el Lloyd's, el vapor *M. Arnús*, de la casa Tayá, entró en dicho puerto con cargamento de carbón, haciendo agua, el 16 del mismo mes.

El vapor finlandés *Merkur*, hundido en Barry Roads el 9 de mayo por choque con el vapor español *Castro Allen*, pertenecía al Gobierno finlandés, tenía 4,046 toneladas de registro y había sido construido en 1900. Había salido de Barry el día 8 de mayo con destino a Las Palmas. Se dice que ha sido contratado el salvamento del buque.

Prosiguen en Tenerife las trabajos para salvamento del vapor *Roger de Llúria*, sin que se hayan obtenido resultados positivos. Después de cerradas las escotillas se procedió a trabajar con todas las bombas disponibles, consiguiendo únicamente reducir el agua hasta dos pies bajo la cubierta principal. Los buzos no encuentran aperturas en los fondos, pero se teme que estén seriamente averiados bajo el departamento de máquinas; por causa de la arena se hace muy difícil examinarlos.



El nuevo remolcador *Tarraco* construido en los Astilleros de Tarragona, S. A.

REVISTA DE FLETES

Situación de mercados y últimas cotizaciones.

Como era lógico esperar ha ido acentuándose el estado de duda y de incertidumbre, en el que desde terminadas las hostilidades ha venido desarrollándose el negocio marítimo en todos sus aspectos.

Completamente desorganizado el conjunto de reglas que ponen movimiento y mantienen el equilibrio del inmenso engranaje de la industria y el comercio, cualquier circunstancia fortuita puede ser origen de modificaciones de importancia por lo que resulta difícil y problemática toda orientación y previsión en el negocio.

Bastará y ha bastado que la anormalidad social disminuyera en cualquier centro importante de producción o exportación, para que con las facilidades en las operaciones, aumentara la oferta y afluencia de tonelaje, provocándose una razonable baja en los fletes.

Será suficiente cualquier ligera suavización en los sistemas coercitivos empleados aun por algun Gobierno, especialmente el de Inglaterra, para que la mayor libertad resultante en la utilización del tonelaje, produzca un considerable aumento en la capacidad de transporte disponible, consecuencia aquél del mejor aprovechamiento de este.

Y es precisamente en torno de este interesante tema que han venido girando de una manera principal, los discursos pronunciados estos días por Gerentes de Compañías británicas, pronunciados aquellos con motivo de las reuniones anuales de accionistas. Todos ellos han coincidido en afirmar de indispensable necesidad — para que la marina inglesa pueda rápidamente consolidar de una manera indiscutible, el primer lugar entre las del mundo — que puedan disponer libremente de sus barcos, cesando definitivamente la intromisión gubernamental en su manejo. La indecisión y desacuerdo — dicen aquellos — en las medidas que ha venido adoptando su Gobierno ha causado tal estado de incertidumbre en todos los órdenes de la actividad, que imposibilitan la realización de planes encaminados a salir al paso y dificultar la introducción y afianzamiento de la bandera americana en los mercados.

Y cuando el Gobierno de la nación que goza del prestigio de una grande e insuperable competencia en todo cuanto se refiere al negocio de transportes marítimos ha fracasado en cuanto ha querido meterse en la dirección de esta y las otras industrias y comercios — ensayo inconsciente de nacionalización — estremece pensar en el resultado que se obtendría de llevarse, sin otra preparación, a la práctica, esas ultramodernas doctrinas que pretenden — anulando la iniciativa y la industria privada — poner a manos del Estado la explotación de las empresas industriales.

No afirmaremos que, andando el tiempo, puedan realizarse tales proyectos, pero si aseguramos que para afianzar el éxito será precisa una preparación lenta, lentísima y bien organizada y mucha experiencia que se adquirirá a costa de grandes fracasos.

También en sus discursos mentaron aquellos Armadores, la competencia que se halla ya entablada

entre las Marinas Inglesa y Americana. En la próxima revista comentaremos las manifestaciones hechas, sobre este particular.

Los Mercados:

Carbón

Inglaterra:

Siguen sin variación los mercados ingleses, y si alguna la hay es en sentido desfavorable.

La aportación de tonelaje continúa siendo superior a las necesidades. La exportación sigue acaparada por Francia y estaciones de carboneo. Hay alguno que otro fletamento para Italia.

Hay posibilidad de hacer alguna operación con buques extranjeros, pero a riesgo del Armador todas las demoras en que incurra el buque en la carga.

Las cotizaciones, sin notables variaciones:

Cardiff / Rouen, 45s.; Amberes, 42/6; Dunquerque, 42/6; Cardiff / Gibraltar, 35s.; Génova, 62/6; Port Said, 75; Malta, 50s.; Las Palmas, 35s.; Newcastle / Amberes, 35s.

Estados Unidos:

Los fletes tienen marcada tendencia a la baja.

El tonelaje disponible es mucho y la existencia de carbón desproporcionada a causa de la falta de medios suficientes para el transporte de bocamina a puerto.

Esto justifica que las cotizaciones que, por ejemplo, para el Atlántico francés estaban a primeros de mes pasado a 23 dólares están hoy a 19 y medio d. máximo 20.

En los puertos parece que existe aglomeración de tonelaje y los fletadores andan reacios en las operaciones por las crecidas cantidades que por demoras han tenido ya que pagar.

Las últimas cotizaciones son:

Virginia / Oeste Italia, 6000 toneladas a 20'50 dólares				
id.	6500	"	a 20	"
id.	7500	"	a 20	"
Atlántico francés, 6000	"	"	a 18'50	"
Róterdam 9000	"	"	a 18	"
Marsella 5000	"	"	a 21'50	"
Huelva	"	"	a 19'50	"
Baltimore / Burdeos, 4000	"	"	a 18'50	"

Sud Africa:

Para Marsella o Génova	a 140s.
" Gothenburg	a 160s.
" Colombo	a 60s.
" Alejandría	a 120s.
" Río Plata	a 140s.

India:

A consecuencia de las dificultades existentes en Calcuta para el aprovisionamiento de carbón producidas aquellas por los persistentes conflictos sociales que se producen en aquel puerto y ante la necesidad de transportar el arroz que el Gobierno francés tiene adquirido en Saigon, éste ha recurrido por primera vez y para el aprovisionamiento de sus buques, a China, por cuyo motivo ha estado solicitando to-

nelaje para el transporte del combustible desde dicho punto, a la estación de carboneo más conveniente.

Calcuta / Singapore, 18 rupias.

Australia:

Hay en este mercado necesidad de tonelaje.

En cuanto a cotizaciones, las últimas son las siguientes: para Dunquerque, Amberes o Rotterdam, embarque octubre/noviembre, 150 s.; para Java o Singapore, 85 s.; para Honolulu, 50 s.

Cereales

Argentina:

Ante los anuncios de medidas de Gobierno, prohibiendo temporalmente la exportación, no tan sólo de trigo, sino que también de toda clase de cereales el mercado ha pasado un período de retraimiento.

El motivo de aquella interrupción es el de fijar una sobretasa a la exportación, al propio tiempo que para tomar las disposiciones que aseguren la suficiente existencia para atender las necesidades nacionales, que estos últimos tiempos parece que han pasado momentos críticos.

Cotizaciones:

San Lorenzo/España, Norte, vapor *Somme*, de 7,000 toneladas, a 110 s., 115 o 120, según sean uno, dos o tres los puertos de descarga.

Buenos Aires o San Lorenzo/Inglaterra, a 24 dólares.

Canadá.—Montreal/Nápoles a 23 dólares, trigo.

Africa.—Beira/Inglaterra, a 155 s., maíz.

Mar Negro:

Están ya iniciados los transportes de cereales del Danubio, mercado productor importantísimo cuya paralización a causa de la guerra tanto ha transtornado el aprovisionamiento de cereales de Europa.

Cotizaciones:

Danubio/Londres, Hull, Amberes o Rotterdam, a 55 s.

Sulina/Londres, Hull, Amberes o Rotterdam, a 52/6.

Mineral

Mediterráneo-Vizcaya-Mar Negro:

Los mercados emplazados en el Mediterráneo, irregulares. El tonelaje abundante.

En cuanto al de Vizcaya, se mantiene firme.

Bilbao/Cardiff, 21 s.; Middlesbro', 27 s.; Glasgow, 28 s.

Santander/Ardrossan, 29 s.

Melilla/Middlesbro', 36 s.; Manchester, 34 s.

Hornillo/Cardiff, 25 s.

Sagunto/Middlesbro', 29 s.

En cuanto al Mar Negro, hemos encontrado cotización de Poti/Amberes o Rotterdam, 65 s.

Mineral cobre. — Huelva/Estados Unidos entre 14 y 15 s.

Fosfato. — Tunez/Inglaterra, a 35 s.

Tampa/Amberes, Rotterdam, a 19 dólares.

Sulfuro. — Sabina/Sundswall, 25 dólares; Burdeos, 19 $\frac{1}{2}$ dólares.

Cette, 23 dólares, embarque junio/julio.

Nitrato. — Chile. Sin oscilaciones de importancia. Para Estados Unidos a 18 dólares.

Extremo Oriente

Bombay o Karachi Inglaterra a 110 s. tonelada peso muerto.

Arroz. — Saigón Génova, 104 s.; Trieste, Marsella, 145 s.; Amberes o Rotterdam, 160 s.; Finlandia, 175 s.; Hamburgo, 150 s.

Burmah Grecia, 140 s.

Azúcar. — Se ofrecen buenos fletes para Suecia y Finlandia. Para New York, son muy abundantes las operaciones. El flete solicitado últimamente para este último destino había sido el de 132 6 s., pero armadores japoneses y americanos ofrecieron a más bajo precio y por lo tanto aquél descendió a 125 s., flete actual. No hace muchos días que se cotizaba todavía a 150 s.

Varia

Algodón. — El precio de transporte de esta primera materia sigue sin alteración, oscilando entre los 150 y 175 centavos, efectuándose aquél casi exclusivamente por tonelaje norteamericano.

Harina. — Northern Range a Mediterráneo, a 120 s.

Para Mar Negro, a 150 s.

Norte Pacífico a Inglaterra, 25 dólares, prontamente.

Centeno. — Northern Range a Finlandia, a 25 dólares.

Cacaúetes. — Río Gambia Inglaterra, opción Continente, 170 s.

Madera. — Tablones: Canadá Inglaterra, 300 s. standard.

Caoba: Grand Bassam Londres/Liverpool, 200 s. tonelada.

Time Charter

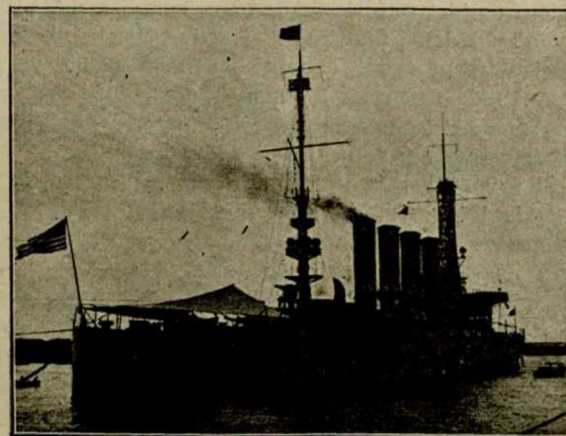
Operaciones escasas.

Por viaje. — Net basis: Carga general, New York/España, tres puertos, a 23 dólares.

Savannah/Marsella, Cette, Génova, a 105 s.

Tráfico América, 6 meses, 7 dólares.

Tráfico Oriente, 6 meses buques japoneses, 10 yens.



El acorazado norteamericano *Pittsburgh*, que ha visitado el puerto de Barcelona (Fot. Jorro)

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La forma de los barcos en relación con su rendimiento comercial

El docto ingeniero Carl Commentz, publica en la conocida revista náutica *Hansa*, de Hamburgo, un interesante estudio sobre el tema que encabeza estas líneas. Por ser el asunto de palpitante actualidad damos a continuación un extenso extracto del trabajo del señor Commentz.

El mencionado ingeniero titula su artículo «Vollige oder scharfe Schiffsformen», esto es, «¿Formas llenas o formas finas en los barcos?», diciendo sobre tan importante cuestión:

«Sobre si es más conveniente para los barcos el tener formas llenas, o finas, en relación con su rendimiento comercial, se ha discutido, en el transcurso del tiempo de una manera muy extensa.

En 1880 se construían barcos relativamente finos, ya que su coeficiente de finura era de 75 %. Más tarde, alrededor del año 1890, se llegó a coeficientes iguales a 81 y hasta 83 %. Andando el tiempo, volvió a decrecer el coeficiente de finura, pero la pregunta, si era más conveniente la forma fina que la llena, no perdió ni un instante su actualidad, sin que se haya llegado a una conclusión, como lo prueba el que una misma casa armadora ordene construcciones de barcos de un mismo tonelaje con una diferencia en su coeficiente que llega a 4 y 5 %, lo que no deja de constituir una diferencia muy notable.

Ultimamente, el señor Donald, de Newcastle, ha realizado importantes pruebas y estudios que han dado por resultado un notable avance en la contestación de la pregunta.

El referido señor llega con sus estudios a la conclusión que los barcos a formas llenas tienen un rendimiento menor que sus hermanos a formas finas a causa de que con tiempos malos pierden buena parte de su marcha.

Otro especialista, el señor Urwin, como resultado de numerosas experiencias realizadas en 1918, llegó a la conclusión que el mejor coeficiente era el de 80 %, aproximadamente, para tener menor pérdida de marcha en mal tiempo. Pero en una discusión tenida públicamente con casas constructoras, quedó demostrado que el señor Urwin no tuvo suficientemente en cuenta en sus cálculos la circunstancia de malos tiempos, lo que dió por resultado que el coeficiente por él adoptado adoleciera del defecto de ser demasiado elevado.

El señor Donald ha llevado sus estudios valiéndose de los resultados obtenidos en el análisis de los gastos de explotación de cinco barcos típicos. Para llegar a su resultado toma la marcha y la potencia de la máquina tal como realmente es, y no se contenta, como han hecho algunos calculistas, en señalar la marcha tomando el 85 a 90 % de los resultados del viaje de pruebas. Lo que procede para el cálculo es tomar en consideración la velocidad obtenida en la prueba y la de los viajes, con tiempo bueno. Para malos tiempos hay que contar con un suplemento, para un barco de 10 $\frac{1}{2}$ millas

de marcha, de una eslora de 120 metros, de tres cuartos de milla. Este dato es, a pesar de ser tomado en consideración por muchos constructores, erróneo, ya que debe ser diferente según se trate de barcos a formas finas o a formas llenas.

Donald, en sus cálculos, establece la potencia de máquinas que necesita un barco, e investiga luego el influjo que sobre su marcha tienen diferentes coeficientes de finura, de lo que saca el rendimiento comercial del barco.

De este modo se obtiene, para cada coeficiente, una velocidad determinada y pueden establecerse las mejores relaciones que convienen a la explotación comercial del buque.

Es corriente construir barcos pequeños con formas algo más llenas que los grandes: si tomamos como punto de partida un barco de una eslora igual a 120 metros, los buques de 90 metros tendrán un 10 % más de coeficiente de finura que aquéllos y 20 % más, si se trata de barcos de 75 metros de eslora. Esto tiene su explicación en que, generalmente, los barcos pequeños son dedicados a pequeñas navegaciones y por tanto permanecen en puerto mucho tiempo.

En cuanto a la influencia del mal tiempo en diferentes barcos de formas llenas, tienen los constructores diversos puntos de vista y hasta el presente no se ha llegado a una conclusión única.

Según las tablas publicadas por Donald, el mejor rendimiento se obtiene empleando coeficientes variando de 79 a 81 %, correspondiendo los valores mayores a los barcos más pequeños. Es preferible, sin salirse de aquellos límites, calcular siempre con un medio por ciento más de coeficiente que menos.

De significación para todo cuanto se relacione con la finura de los formas de construcción son los estudios y experiencias de White, realizadas en 1913. Como resultado, y mirando siempre al mejor rendimiento comercial, estima el calculista que deben ser ligeramente aumentados los coeficientes empleados antes de dicho año.

White calcula bajo un barco de 9,000 toneladas y toma como base de sus cálculos los gastos de transporte con diversos coeficientes y viajes de 1,500 a 10,000 millas, para deducir que, hasta un viaje de 3,500 millas no empieza a tener una verdadera influencia, en el rendimiento comercial, el coeficiente de finura del barco: cuanto más pasa el viaje de dicha distancia, mayor va siendo dicha importancia.

Una tercera experiencia verificada por técnicos ingleses demostró que con un barco de 7,000 toneladas y con un coeficiente igual a 77 % se obtenía una economía, en un viaje de 13,000 millas, en los gastos de transporte, de 15 % si se comparaba con otro barco de igual porte, pero con un coeficiente de 79 %.

De todo lo expuesto se deduce la verdadera importancia que para el rendimiento comercial de una expedición tiene en los barcos el coeficiente de finura.

PESQUEROS A MOTOR

Ahora que, afortunadamente, vuelve a notarse en nuestros puertos mediterráneos la afición a la pesca de altura, desaparecida a raíz de la guerra europea, creemos de utilidad dar a conocer un tipo de pesquero movido por motor Diesel, y que reúne evidentes ventajas sobre sus similares los pesqueros a vapor.

El pesquero que vamos a describir, el *Equille*, hermano de los nombrados *Gardon*, *Lamproie* y *Mune*, fué construído en Francia durante la guerra, y terminada su construcción, fué armado, junto con los mencionados, y dedicado con completo éxito a la vigilancia de las costas y a la caza de submarinos.

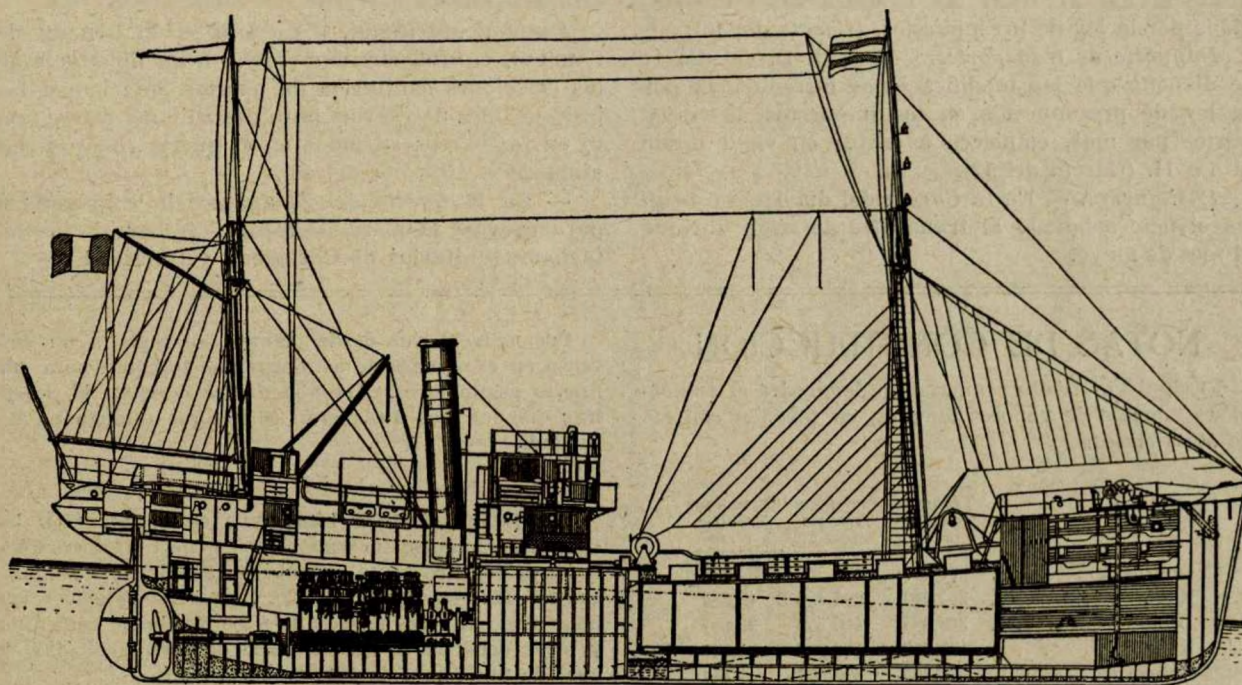
Las características del *Equille* son:

Eslora entre perpendiculares, 148 pies; manga, 25 pies; puntal, 15 pies, 4 pulgadas; desplazamiento, 650 toneladas; peso muerto, 315 toneladas.

Son movidos por un motor Diesel, de 625 caballos indicados, que imprimen al barco una marcha de

diez millas y media por hora. El motor es de 6 cilindros, con un diámetro igual a 410 mm. y una carrera de piston de 550 milímetros. El motor es a 4 tiempos.

El grabado muestra claramente la disposición del barco. Tenemos entendido que el Gobierno francés, que ya no necesita los barcos de esta clase va a poner en venta los del tipo descrito, y creemos que sería una buena medida la adquisición de alguno de ellos por las entidades pesqueras de este puerto, ya que podrían estudiarlo con vistas a nuevas adquisiciones, pues no es de dudar que el motor es mucho más apropiado que la máquina a vapor, y más económico para los pesqueros. Su radio de acción es mucho más considerable, detalle digno de tener en cuenta, ya que nuestros barcos van incluso hasta Agadir para poder con provecho dedicarse a la pesca.



LA PESCA DE ALTURA

La Sociedad para dedicarse a la explotación de la pesca y de la que ya hemos dado cuenta en números anteriores, se ha constituido con el nombre de S. A. de Pesca y Navegación, en San Sebastián, con delegación en Barcelona. Cuenta con capital de doce millones de pesetas.

La flota está compuesta del *Salvador*, *Valmurian*, *Manin*, *Tito*, *José María*, *Angelita* i *Fina*. Estos cinco últimos *trawlers* son de 135 pies de eslora próximamente, de 280 toneladas bruto y 119 netos, 80 caballos de fuerza, velocidad de 10 a 11 millas. Son buques de excelentes condiciones, con poco tiempo de uso, perfectamente equipados y con alumbrado eléctrico, etc.

El director gerente de la Sociedad es D. Daniel de

Araoz y hay formado un Consejo de Administración que preside el Sr. Conde de Fígols y del que forman parte, entre otras, personas tan conocidas como los señores D. Jorge Loring, D. Daniel de Araoz, D. José Vilá Marqués, D. José M. Vidal, Conde de Mieres, D. José Mansana, D. Eusebio Bertrand y D. Ignacio Coll.

La Sociedad se propone terminar en breve la adquisición de otros *trawlers* y continuará aumentando su flota a medida que vaya desarrollando el negocio. La principal base de este será abastecer de pescado Barcelona, construyendo unos grandes depósitos frigoríficos. El transporte del pescado será asegurado por medio de autos especiales. Además, en los depósitos del puerto se hará toda clase de conservas, algunas a precios baratísimos, para consumo de la gente pobre.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Disposiciones publicadas durante el mes de mayo, Caja Central de Crédito marítimo. — Por R. O. de 14 se nombra a D. Manuel de Flores y a D. Francisco Barber para formar parte del Consejo Directivo en calidad de senador y diputado, respectivamente. (D. O. núm. 115).

Conferencia Internacional de Génova. — Por R. O. de 24 de abril se nombran los delegados del Gobierno y del Ministerio de Marina que deben asistir al mismo. (D. O. núm. 105).

Convenio de Navegación y Comercio. — En la *Gaceta* del 29 aparece un aviso del ministerio de Estado anunciando la prórroga *sine die* del celebrado con Italia el 30 de marzo de 1914.

Exámenes para capitanes y pilotos. — R. O. del 22, nombrando el Tribunal que ha de actuar desde el primero de julio. (D. O. núm. 120).

Impuesto del tonelaje. — R. O. disponiendo que desde el día 17 rijan las modificaciones introducidas por la ley de presupuestos. (*Gaceta* del 16).

Impuesto de transportes. — Por R. D. del día 11 se dispone que las modificaciones introducidas por la ley de presupuestos en los impuestos de transportes por mar, empiecen a entrar en vigor desde el día 14. (*Gaceta* del 13).

Post-guerra. — En la *Gaceta* del día 11 se designa el flete asignado al transporte de trigo durante el mes de mayo.

Puertos. — Por R. O. del 26 de abril se autoriza la construcción en la bahía de Cádiz de unos astilleros para embarcaciones menores. (*Gaceta* del 18).

— Por otra de igual fecha se anula la autorización concedida a un particular para construir un puerto en Burriana. (*Gaceta* del 18).

— Por R. O. del 6 se autoriza la instalación en la playa de Goya (Vigo), de unos astilleros para embarcaciones menores. (*Gaceta* del 18).

Proyecto de ley penal para la Marina mercante. — En el D. O. del día 14 se publica la ley de 8 de mayo autorizando al Gobierno para que dicte, a la mayor brevedad, una ley penal para la Marina mercante, de acuerdo con las bases que se publican.

Registro mercantil. — Por circular de la Dirección General de Registros (29 de abril), se dispone que únicamente han de dar cumplimiento al artículo 159 los buques dedicados a la navegación de altura. (*Gaceta* del 11).

Sanidad Marítima. — La Inspección General de Sanidad, en una circular ordena a los directores de las estaciones sanitarias de puertos, que tomen las precauciones necesarias para destruir las ratas, tanto en los barcos anclados en el puerto como en los almacenes. (*Gaceta* del 19).

— En la *Gaceta* del 20 aparece la convocatoria para proveer la plaza de Médico-director de las estaciones sanitarias de Cartagena y Burriana.

NOTAS DE CONSTRUCCIÓN

El siguiente estado comparativo demuestra el aumento de tonelaje de vapores tanques, en relación con los de otras clases:

	Tanques Tonelaje bruto	Freighters Tonelaje bruto	Otros tipos Tonelaje bruto
Octubre.	74,437	235,523	37,383
Noviembre.	214,940	295,493	40,281
Diciembre.	369,084	400,556	35,507
Enero.	476,742	470,197	30,549
Febrero.	588,565	620,567	47,441
Marzo	722,549	561,455	53,441

La mayor partida de tonelaje en construcción corresponde a la Chester Pa. astilleros de la Sun Shipbuilding Company, donde se están construyendo un freighter de 7,700 toneladas de registro bruto y 19 tanques que suman un total de 146,289 toneladas.

La Kearney, N. J. astilleros de la Federal Shipbuilding Company ocupa el segundo lugar con 12 freighters, de 68,000 toneladas en total y 5 tanques que representan 50,000 toneladas. En tercer lugar viene la Newark Bay, astilleros de la Submarine Boat Corporation con 2 vapores frigoríficos de 2,800 toneladas y 32 freighters, con un total de 113,440.

La Bethlehem Shipbuilding Corporation tiene en construcción un total de 29 buques que suman 233,000 toneladas, pero esta labor se halla repartida entre cuatro astilleros en partidas de 40,000 a 67,000 toneladas.

La Federal Shipbuilding Company, contando los 14 freighters (87,475 toneladas) que construye en los astilleros de Chickasaw, Ala, tiene en construcción 206,276 toneladas.

Por primera vez desde octubre, se registra un descenso en el número de astilleros que trabajan para empresas particulares. Actualmente se cuentan 48, mientras que un mes atrás eran 50 los que estaban en actividad.

La Holland-America Line tiene en construcción los siguientes buques: un vapor de pasaje, de 30,000 toneladas de registro bruto, en substitución del «Statendam»; cuatro vapores de pasajeros, de 9,000 toneladas cada uno; cinco vapores cargos de 8,000 toneladas cada uno, y otros ocho de la misma clase de 7,000 toneladas, lo cual da una suma de 162,000 toneladas.

Una vez realizado este programa de construcciones, la Holland-America Line poseerá una flota de 387,000 toneladas.

La Società di Navigazione Trans-Atlantica, tiene en construcción doce «liniers» para dedicarlo a las rutas comerciales de Nueva York, del Pacífico y del Sur de América.

El primero de estos vapores, el «Batista», de 9,000 toneladas, recorrerá la línea Italia-Nueva York.

El buque motor tanque «Narragansett»

Esta buque, que durante la primera semana de mayo realizó las pruebas oficiales con excelente resultado, ha sido construido en Barrow-in-Furnes por la casa Vickers Limited, para la Anglo American Oil Company.

Els «Narragansett» mide 425 pies de eslora, 56 de manga y 33 de puntal. Con un calado de 26 pies, desplaza 14,000 toneladas, siendo su capacidad de peso muerto de 10,050. Las bombas de carga y descarga pueden trasvasar 200 toneladas de líquido por hora.

La expansión de la Compañía Trasatlántica

De la «Revista de Economía y Hacienda», de Madrid, de 5 de junio, transcribimos los principales párrafos de la información que la misma dedica a la Compañía Trasatlántica:

«El 23 del pasado mayo se reunió en el domicilio social de la Compañía Trasatlántica la Junta general extraordinaria de accionistas, a la que concurrieron 18,837 acciones de las 24,300 que tiene la Compañía en circulación. En ella dió cuenta la Junta de Gobierno de la marcha de la renovación de la flota que la Compañía viene realizando, y que, a pesar de las demoras ocasionadas por la guerra, alcanza ya la suma de 54,000 toneladas de registro en servicio y en avanzada construcción, proponiéndose, ya normalizadas las circunstancias, darle gran impulso, con la inmediata construcción de tres trasatlánticos, que representan 22,000 toneladas de registro. Habiendo formado la Compañía durante la guerra un fondo de seguro para cubrir los riesgos que por la misma corría su flota, liquidado ese fondo por haber desaparecido su objeto, la Junta de Gobierno propuso que, conservando las amortizaciones y reservas actuales, se incorporase el saldo que aquel fondo arrojaba al capital social, elevándole de esta suerte a 50 millones de pesetas, y aumentándose, por consiguiente, el valor de las acciones en circulación en 175 por 100. También anunció la Junta de Gobierno su propósito de realizar inmediatamente una emisión de Obligaciones, para ir atendiendo a la renovación de la flota y recoger las Obligaciones actualmente en circulación.

Con un expreso voto de confianza y de reconocimiento a la Junta de Gobierno, y en especial a su Presidente, por su acertada gestión, fueron aprobadas por unanimidad las proposiciones sometidas a la Junta general.

* * *

Con el acuerdo adoptado en la Junta extraordinaria de que damos cuenta, el capital, que era de 27.640,000 pesetas, pasa a 50 millones de pesetas, y sus acciones ordinarias, cuyo valor nominal era de 840 pesetas, pasará a ser de 2,310 pesetas, y las preferentes de 500 pesetas a 1,375 pesetas.

Esta antigua y respetable entidad naviera, cuya política ha sido de gran prudencia por preferir atender a sus fondos de amortizaciones y reservas aun a costa de restringir los dividendos, viene repartiendo un 10 por 100 de dividendo, y sus acciones se tienen en gran estima en el mercado, cotizando entre 160 y 170 por 100.

El historial publicado por el «Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España» (tomo III), referente a esta empresa, es el siguiente:

Capital desembolsado acciones:

Preferentes.	3.250,000
Ordinarias.	14.952,000

Obligaciones en circulación:

Emisión de 1910, 4 por 100.	13.420,000
Emisión de 1913, 5 per 100.	4.550,000

Se constituyó en 1.º de junio de 1881 ante el notario D. Luis G. Soler, de Barcelona, reformándose los Estatutos en 7 de julio del mismo año para acomodarse al pliego de condiciones del servicio de vapores-correos de Cuba y Puerto Rico, que se le adjudicó en 1.º de septiembre de 1881.

El desarrollo y evolución del capital acciones desde su fundación ha sido el siguiente:

A Ñ O S	Acciones emitidas	Valor de una	Impresos	Acciones en circulación	Desembolsado	Importe	Acciones en cartera
1881	20.000	2 500	50.000.000	16.000	1.250	20.000.000	2 000
1883	20.000	2.500	50.000.000	17.800	1.250	22.500.000	2.400
1888	17.800	1.400	24.920.000	17.800	1.400	24.920.000	»
1900	17.800	840	14.952.000	17.800	840	14.952.000	»
1913	21.000	840	17.640.000	17.800	840	14.952.000	3.200
Preferentes.	20.000	500	10.000.000	6.500	500	3.250.000	13.500

En cuanto al capital obligaciones, debe tenerse presente que las emisiones de 1881, 1883 y 1888 han desaparecido del mercado por conversión, y que en la actualidad sólo circulan las de las emisiones de 1910 y 1913.

La flota de la Compañía Trasatlántica se compone de 105,000 toneladas de registro en servicio y 28,000 en construcción, tan adelantada, que se espera quede terminada dentro del corriente año 1920.

Toda esta flota se ve que la Compañía Trasatlántica la tiene valorada, deduciendo el fondo de amortización a ella afecta, en

Pesetas 62.000,000

Si deducimos de esta suma por lo menos la mitad del valor de los tres trasatlánticos en construcción, que deben navegar a fin de este año.

25.000,000

Queda como valor de las 105,000 toneladas de flete en servicio.

Pesetas 37.000,000

Esto representa un valor por tonelada de registro en servicio de pesetas 352.

Para poder apreciar lo exiguo que es esta cifra, basta tener presente que hoy día un buque tipo carguero, de veinticinco años de edad, no puede adquirirse por 400 pesetas la tonelada de peso muerto, que equivale en estos buques a pesetas 600 la tonelada de registro y saber que siempre ha costado la tonelada de registro de un buque trasatlántico entre dos y dos y media veces la de un carguero.

A esta sólida situación de su activo ha llegado la Compañía Trasatlántica por su constante política de procurar, ante todo, atender a las anualidades de amortización del capital de adquisición de su flota sin suspender aquéllas ante el hecho del mayor valor que el mercado da a ésta y que guarda proporción con el encarecimiento del precio de construcción que es hoy triple del anterior a la guerra.»

* * *

Con este anuncio ha hecho pública la Compañía Trasatlántica la subscripción de 40,000 obligaciones al 6 por 100:

«La Compañía Trasatlántica que es, tanto por la importancia de su flota como por su carácter eminentemente nacional, por ser desde 1881 concesionaria del servicio de comunicaciones marítimas subvencionadas por el Estado, la primera de las Compañías Navieras españolas, ha iniciado desde 1913 una política de desarrollo, justificada especialmente en los últimos años por las condiciones en que el negocio naviero se desenvuelve, tendiendo a aumentar su flota cuyo volumen actual de 105,000 toneladas de registro alcanzará a la cifra de 135,000 toneladas dentro del corriente año, y teniendo ya comenzada la construcción de otras unidades, que representan 22,000 toneladas de registro.

El capital de la Compañía Trasatlántica ha sido elevado según acuerdo de la Junta general de 26 de mayo

último, a la suma de 50.000.000 de pesetas por incorporación al mismo del saldo de la liquidación del fondo de seguro de guerra constituido durante los últimos años. La deuda consolidada que grava su activo social constituido por una flota (en servicio y en construcción) de 135.000 toneladas, la constituyen las Obligaciones que por valor de 17.550.000 pesetas tiene actualmente en circulación.

Las 40.000 Obligaciones que se ofrecen en esta suscripción pública forman parte de las 100.000 creadas por acuerdo del Consejo de Administración de 26 de mayo último y destinadas en cuanto a 64.000 títulos a facilitar a la Compañía el atender a la renovación de su flota; y en cuanto a las 26.000 restantes a la conversión voluntaria en las condiciones que se anunciarán oportunamente de las referidas Obligaciones al 4 por 100 y al 5 por 100 de interés, de las emisiones de 1910 y 1913 que la Compañía tiene aún en circulación.

Las 100.000 Obligaciones que ahora se crean se hallan representadas por títulos al portador de 500 pesetas nominales cada una; disfrutan de un interés de 6 por 100 anual, pagadero por trimestres naturales, venciendo su primer cupón el 1.º de octubre próximo; y son amortizables en un plazo de veinte años por sorteos a la par desde 1921 a 1940, con facultad para la Compañía de anticipar su reembolso.

Un grupo financiero constituido por el Banco Hispano Colonial, Banco de Barcelona, Banco Español de Crédito, Banco Urquijo, Banco de Vizcaya, Sociedad Anónima Arnús-Garí, y otras entidades, ha adquirido en firme 40.000 de esas Obligaciones y las ofrecerá en suscripciones públicas independientes en las plazas de Barcelona, Madrid y Bilbao, a partir del 15 del corriente, al tipo de 97 1/2 o sean 487'50 pesetas por título.»

* * *

Antes de ser abierta al público en los principales bancos de Barcelona la suscripción de las 40.000 obligaciones, la demanda anticipada de títulos obligó a poner un aviso en el que se anunciaba que quedaba cerrada la suscripción, pues el público había solicitado ya los 34.000 títulos reservados a la plaza de Barcelona. Los 6.000 títulos restantes fueron reservados para Bilbao.

El éxito de la operación de la Transatlántica fué objeto de comentarios muy favorables, máxime teniendo en cuenta la mala situación actual del mercado bursátil barcelonés, reacio a toda clase de emisiones.

LA EXPANSIÓN MARÍTIMA COMERCIAL

La Pacific Motor Ship Company, anuncia que en 15 de junio inaugurará un nuevo servicio sud-americano. El primer viaje lo efectuará el vapor «Basalta», de 5.000 toneladas, saliendo de Vancouver. En lo sucesivo, la Compañía dedicará a este servicio otros tres vapores.

La Cunard Line ha establecido un servicio regular de pasajeros entre New York y Cuxhaven.

El North German Lloyd está estudiando el establecimiento de un servicio entre Swinemunde, Zoppot y Danzig y viceversa, en combinación con el ferrocarril Berlin-Stettin-Swinemunde.

La «Vossische Zeitung» anuncia que la Royal West Indian Steamship Company, de Amsterdam, ha inaugurado recientemente un servicio regular entre Hamburgo y las Indias Occidentales y la América Central.

La Kerr Line, de New York, que hasta ahora había mantenido un servicio mensual entre New York y Hamburgo, utilizando solamente los vapores de su propie-

dad, ha modificado este servicio convirtiéndolo en semanal, habiendo contratado a este objeto cuatro vapores españoles.

La Kerr Line fué la primera en restablecer el contacto marítimo con Alemania, una vez terminada la guerra.

El gobierno italiano ha concedido una subvención de 500.000 liras a una nueva línea de vapores que cubrirá la ruta de Palermo y Nápoles a Amberes, con el objeto de fomentar la exportación de productos alimenticios italianos, sicilianos particularmente, a Bélgica y a Inglaterra.

MEMORIAS Y BALANCES

Compañía de Seguros «Wenceslao»

Hemos recibido la Memoria-balance de esta Compañía, correspondiente al ejercicio de 1919, y de ella copiamos los siguientes párrafos:

«Pero si la acción inmediata de destrucción no ejerce actualmente sus estragos, la guerra, que trastornó los más fuertes resortes económicos, nos ha legado el malestar y las luchas sociales de nuestros días; y nosotros hubimos de experimentar las desnivelaciones y los perjuicios de un estado de paralización absoluta de la actividad producida en los últimos meses del pasado ejercicio por las huelgas y el lock-out.

Son hechos los arriba expuestos que no debéis olvidar para bien conocer la justa importancia de las cifras del Inventario-Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias que sometemos en este acto a vuestro examen y aprobación; porque informado vuestro juicio de todas aquellas dificultades que se nos opusieron, estimaréis el verdadero relieve de dichas cifras.

Veréis que la cuantía de los siniestros pagados por la Compañía durante el ejercicio ascienden a la suma de 361.559'14 pesetas, de las que, deducida la cifra de 165.728'79 pesetas que corresponde a las Compañías Reaseguradoras, queda un líquido a cargo de «Wenceslao» de 195.830'35 pesetas. Ello demuestra con cuánto interés para con los aseguradores acogemos todas cuantas legítimas reclamaciones se nos formulan, aunque el cúmulo de expedientes exige para su tramitación una inusitada actividad del trabajo.

Y no solamente la importancia de esa cifra demuestra la solidez que adquiere el nombre y crédito de esta Compañía, si que también habrá de fijarse vuestra atención en el hecho de que las primas netas ingresadas durante el ejercicio se elevan a la suma de pesetas 1.104.161'52. Deducida de esta suma la cifra de pesetas 585.853'82 por cesiones a Reaseguradores, queda un líquido de 518.307'70 pesetas.

En cuanto a los Valores mobiliarios les damos el valor justo y realizable en 31 de diciembre de 1919 y así asignamos a los mismos el precio de cotización en aquella fecha. Aplicamos a amortización de Mobiliario y de Gastos de Constitución un 25 por 100 sobre el saldo respectivo de las cuentas en la expresada fecha.

Hecho un escrupuloso estudio de los riesgos pendientes al finalizar el ejercicio, este Consejo juzga suficiente, con amplio espíritu de previsión, la fijación en 100.000 pesetas, de la Reserva para responder de los siniestros que por aquellos riesgos pudieren sobrevenir y en 40.000 pesetas la destinada a los siniestros que se hallaban pendientes de liquidación o pago.

Estimamos como beneficios líquidos la suma de 51.953'27 pesetas, cuya aplicación os proponemos, guiados por el deseo de acrecentar aún más los medios de la Compañía a la vez que ofreciendo mayores garantías a los que confían sus intereses a la misma, y que esperamos aprobareis».

MISCELÁNEA

La compra de buques extranjeros

El Gobierno noruego ha propuesto una excepción a la vigente ley permitiendo adquirir en el extranjero veleros que cuenten más de 20 años de existencia, pero no más de 30, como también buques de hierro o acero con destino a la navegación de cabotaje, siempre que las inspecciones que en ellos se practiquen demuestren que se hallan en buenas condiciones. Respecto a la compra de pesqueros, buques de salvamento i rompe-hielos como en los de menos de 100 toneladas de cualquier clase que sean, no es necesaria la inspección.

La reparación del «Leviathan»

Los inteligentes en materias navales de Nueva York calculaban que la reparación del «Leviathan» costaría unos 10 millones de dólares.

En efecto, la Jodd Shipyards Corporation, ha ofrecido realizar la operación con todos los detalles exigidos, en 334 días, por el precio de 10.740,000 dólares, o por 9.861,000 dólares si readmiten ciertas modificaciones en algunos detalles.

La Boston Navy Yord ha propuesto la cantidad de 8.939,000 dólares, comprometiéndose a realizar el trabajo en 500 días.

La liberación de la Marina mercante italiana

El Gobierno italiano ha decidido levantar la requisita que pesaba sobre un gran número de buques mercantes, con objeto de asegurar el aprovisionamiento de primeras materias y de productos alimenticios. Tiempo atrás fueron libertados algunos vapores de pasaje, pero ahora la decisión comprende todos los buques mercantes que volverán a manos de sus propietarios.

No obstante, los navieros se han comprometido a transportar las primeras materias y artículos indispensables al país, como carbón, metales, etc., en cantidad neceria fijado por el Gobierno y con un tipo de flete un tercio más bajo que el establecido en las tarifas corrientes. Esta condición también se impone a los buques de pasaje que vienen igualmente obligados a transportar una cantidad de carga proporcionada a su capacidad.

Estas dos condiciones han sido aceptadas sin discusión, y una comisión formada por representantes de los navieros y del Gobierno fijará la tarifa de los fletes en cada caso. Este acuerdo entrará en vigor inmediatamente.

Robo en un buque en alta mar

En la noche del 6 al 7 de mayo, el vapor «Souirah», de la Compagnie Paquet, salió del puerto de Batum llevando a bordo cerca de 400 pasajeros para Constantino-pla y Marsella.

Cuando el buque llevaba unas dos horas de navegación, encontrándose entre Trebizonda y la Courie (ángulo noreste de la Anatolia), en el puente de cubierta se oyeron algunas detonaciones. El capitán del «Souirah» y los oficiales de la T. S. H. habían sido sorprendidos y hechos prisioneros por una cuadrilla de 30 bandidos que provistos de pasaportes reglamentarios, se habían hecho inscribir como pasajeros de cubierta para desembarcar en Trebizonda.

Los piratas en seguida se impusieron a los demás tripulantes y empezaron el pillaje del buque. Bajo la amenaza del revólver de los bandidos, los pasajeros se vieron obligados a poner en sus manos el contenido de sus carteras, a entregarles las alhajas, los relojes y cuantos objetos de valor llevaban encima; los piratas, no satisfechos, les hicieron abrir las maletas y se apoderaron de todo lo que les pareció aprovechable. Más

de dos millones pasaron a manos de los audaces bandidos.

Los piratas pusieron tranquilamente el botín en las lanchas que habían sido arriadas en el momento en que el buque se detuvo. Entre los pasajeros desbaliados figura la señora Haskell, esposa del comisario americano en Armenia y el periodista M. Paul Gentizon, enviado especial del «Temps en Georgia».

Mientras duró el pillaje, el capitán del «Souirah», M. Mattei estuvo prisionero en el puente, obligándole con amenaza de muerte a que transmitiera a los maquinistas las órdenes del jefe de la cuadrilla. Los bandidos, una vez cometido el robo abandonaron el «Souirah» y desaparecieron en la obscuridad de la noche.

A pesar del gran número de disparos que hicieron los piratas, no resultó ningún pasajero ni individuo de la tripulación herido.

El «Journal de la Marine Marchande», del cual traucimos el relato de esta aventura increíble, dice que es preciso depurar las responsabilidades de esta audaz golpe de mano, y se pregunta cómo es posible que 30 bandidos armados hayan podido embarcar en Batum, provistos de pasaportes reglamentarios.

Navegación a vela y motor.

Del Diario de Navegación del pallebot de 4 palos a motor «Mount Shasta», se entresacan los siguientes datos de su navegación:

El barco, fué construido en Seattle y su casco es de madera, siendo sus dimensiones 250 por 44 por 20 pies, a la salida del puerto donde fué construido para Londres con un cargamento consistente en 800,000 pies bajo cubierta y una cubertada de 630,000 pies de madera encontró un huracán que pasó sin novedad. El viaje duró 71 días. De Londres se dirigió a Copenhague empleando en la travesía 3 singladuras y media. De Copenhague a Gotemburgo tardó 20 horas.

De este último punto volvió a Londres para dirigirse a Malmo con cargamento de cok. Muchos días de calma empleó sus motores, con los que alcanza una marcha de siete millas y media. Con vela y motor a un tiempo, según su capitán, que es noruego, llega a 14 millas su velocidad horaria en buenas circunstancias. El resultado hasta ahora ha sido magnífico.

El «Mount Shasta» es un barco de 2,200 toneladas de carga. Dispone de 4 maquinillas para carga y de un molinete a vapor. Sus dos motores son Skandia, de una potencia unitaria igual a 240 caballos. Su tripulación la componen 20 hombres, de los cuales son afectos a la maquinaria 6.

La aviación al servicio de la pesca

En Noruega, durante los últimos años se han realizado, por aviadores alemanes, interesantes experiencias dedicadas al descubrimiento de grandes núcleos de pesca.

El conocido capitán aviador Christiansen, estuvo durante largo tiempo al servicio de una de las más importantes empresas noruegas dedicadas a la pesca, en busca de dichos núcleos, llegando, a pesar de lo muy desfavorables que para la aviación son las condiciones atmosféricas en aquellas costas, a descubrir y balizar grandes aglomeraciones de pesca, verdaderos bancos de sardina y otras clases de pescado.

Resultado de todo ello ha sido que, por firmas a la industria pesquera dedicadas, han sido pedidos a Alemania buen número de hidroplanos para ser dedicados a dichos menesteres.

También se han realizado en Norte América importantes trabajos orientados en el sentido apuntado, se-

gún ha comunicado la «Canadian Fisherman». Dichos trabajos empezaron en Otoño de 1919, por el señor W. W. Welsh. Pronosticó, a raíz de sus observaciones, un muy lisonjero porvenir para el método ensayado. La prueba fué realizada a una altura de 150 a 300 metros, durando el vuelo una hora y media. Al principio, no distinguió ninguna traza de pescado, pero más tarde, cuando sus ojos fueron acostumbrándose, vió perfectamente, a diversas profundidades, signos inconfundibles de grandes cantidades de diversas clases de peces. Para la observación era necesario hallarse de espaldas al sol y que la visual formara con la vertical un ángulo menor de 45 a 50 grados.

Más tarde, en diciembre del propio año, se realizaron nuevas experiencias en la costa del Océano Pacífico, sirviendo para ello dos aviones del servicio de la Marina, que salieron del Aerodromo de Sandiego (California).

Por telegrafía sin hilos avisaban los aviones a un torpedero que se hallaba en el puerto, y éste, saliendo inmediatamente, daba la situación de los núcleos a los barcos pesqueros, los que, trasladándose sin perder tiempo, a los lugares señalados, recogieron importantes cantidades de pescado.

Para mayor comodidad, fué provisto uno de los aparatos de una estación transmisora y receptora de telefonía sin hilos, lo que simplificó enormemente las operaciones.

No existe ninguna duda que cuando se haya obtenido una buena experiencia, los servicios que la aviación prestará a la pesca serán de la mayor importancia.

El puerto de París

La gran importancia que significa para París la unión del canal del Ourcq con el Norte, queda de manifiesto considerando que por los tres canales del Norte, Saint Quentin y Sambre unidos podrán llegar directamente a París los carbones de Inglaterra, los de Bélgica y asimismo los de la cuenca del Ruhr y de la Westfalia. Esta unión significará, además, la comunicación directa de París con Dunkerque, camino seguroísimo para el aprovisionamiento de la capital francesa.

Tonelaje reclamado por los armadores daneses

Desde Copenhague comunican al «Morning Post» que los armadores daneses evalúan las pérdidas sufridas durante la guerra en cien mil toneladas, y que a la misma cifra asciende la demanda presentada a la Comisión de reclamaciones.

El pilotaje en los puertos ingleses.

En el «acta» de nacionalidad británica, que comprende a la vez un estatuto para los extranjeros, publicada

en la «Gaceta de Madrid», hay una cláusula que tiene interés para los marinos, pues en virtud de lo que en la misma se dispone, queda en suspenso la concesión que hasta el presente se otorgaba a los marinos de otras nacionalidades de poder entrar sin práctico en los puertos de Gran Bretaña, mediante la presentación de unos certificados que expedía el Almirantazgo.

A pesar de tal prohibición, quedaron en vigor las disposiciones de la ley de 1913 sobre pilotaje, en cuanto permiten conceder certificados de pilotaje a capitanes o a pilotos franceses con derecho a poder entrar libremente en los puertos de Newhaven y de Grimsby, sin necesidad de práctico.

Líneas de los Estados Unidos a Bremen

Dejando aparte las negociaciones que se llevan entre los representantes de la «Hamburg Amerika Linie» y el «Shipping Board», con vistas a una inteligencia entre la Compañía alemana y el contubernio norteamericano, trece buques de pasaje ex-alemanes, con un total de 90,000 toneladas, han sido adjudicados por el «Shipping Board» a la nueva Compañía United States Mail Steamship, que depende de la «French and Canadian Steamship Corporation». El capital de estas dos empresas es completamente yanqui y dirigido por americanos.

Las líneas a las cuales se afectan estos buques son tres, dos partiendo de Nueva York hacia Bremen y Danzig como términos y la tercera de Boston a Bremen. Estos buques harán escala en Cherbourg, Southampton y otros puertos de Inglaterra y Francia.

Los buques han sido fletados por tres años por una suma total de 20 millones de dólares.

La gerencia de los buques del «Shipping Board»

El «Shipping Board» de los Estados Unidos ha decidido cambiar el modo de retribución de los gerentes de sus buques. Desde ahora, el gerente tendrá una compensación mensual de 200 dólares por buque y una parte garantida de los beneficios, que será de 450 dólares al máximo por mes por los buques menores de 5,000 toneladas de peso muerto; de 450 a 700 dólares por los buques de 5,000 a 9,000 toneladas de peso muerto, y de 700 dólares al máximo por los buques superiores de 9,000 toneladas de peso muerto.

Todos los gastos de explotación (sueldos y manutención de las tripulaciones, combustibles, etc.), son a cargo de los gerentes. Estos tienen libertad para fijar los fletes, pero no pueden librarse a una competencia ruinosa y para esto el «Shipping Board» conserva el derecho de controlar los fletes.

EL PERSONAL MARITIMO

La Conferencia Internacional en Génova

Han salido para Génova al objeto de asistir a la Conferencia Internacional del Trabajo Marítimo que empieza sus sesiones el día 15 del corriente, los delegados y consejeros españoles. El contralmirante don Manuel Pasquins lleva la delegación oficial del Ministerio de Marina, y como consejero técnico va el teniente auditor don José de Montesinos.

El Gobierno facultó a la Junta Consultiva para el nombramiento del delegado de los marinos, don Luis Puig Roca (Maquinista). Este lleva como consejeros técnicos a los señores don Mariano Martí Ventosa y don Ventura Morales, nombrados también por la Junta Consultiva.

La Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao ha enviado como representante suyo a don José Zatica.

Las organizaciones navieras han nombrado delegado al señor López Dóriga para que los represente. No lleva ningún consejero técnico.

Han sido nombrados, pues, los cuatro delegados oficiales que cada nación tiene derecho a enviar a la Conferencia. En cambio los consejeros técnicos que asisten son escasos en proporción con los que asistieron a la Conferencia de Washington. Hay que tener en cuenta que cada delegado puede llevar ocho consejeros técnicos lo que da un conjunto de 32 para España y solamente asisten tres.

Antes de la Conferencia se habrán reunido extraoficialmente los representantes de los marinos. En esta Junta tenía que fijarse el criterio que luego sustenten delegados y asesores en el Congreso, en cuantos asuntos atañen al personal marítimo.

INFORMACIÓN GENERAL

MADRID

La Junta Consultiva

Los días 10 al 15 del pasado mayo se reunió en Madrid la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Los acuerdos adoptados son los siguientes:

Reglamento para aparatos de salvamento en los buques mercantes. Fué objeto de dictamen de la Junta.

Reglamento de seguridad de los buques mercantes en el mar. Viene a ser una copia de lo legislado en Inglaterra respecto al particular y se aprobó.

Instancia de la Asociación de Patronos de cabotaje «El Faro», pidiendo determinadas mejoras para la clase. Defendió a los náuticos, en contra de las pretensiones de los patronos el maquinista señor Padró. Fué aprobada la instancia de los patronos con los votos en contra del representante de los prácticos y de los maquinistas.

Reglamento de instalación de los motores de combustión interna a bordo de los buques mercantes. Se nombró una ponencia para que formule dictamen para la próxima Junta.

Instancia de la Asociación de armadores, «Navegación libre española», pidiendo la suspensión temporal, en lo que afecta a embarques de pilotos en los grandes buques de vela, del cuadro indicador del personal que deben llevar los buques mercantes. Se aprobó en el sentido de que, a falta de segundo piloto, lleven un patrón y un agregado.

Fuera del orden del día se nombró una Ponencia que estudiara todo lo relativo al Tribunal de exámenes para Maquinistas, ampliación del programa de los mismos, con inclusión de las materias correspondientes a motoristas (de cuya creación se desiste) y modificación del programa de los fogoneros habilitados.

BARCELONA

Cambio de nombre de una Sociedad

La casa Bastos y C.^a, S. en C., sucesores de John M. Sunner y C.^a, nos comunica que el doloroso fallecimiento de los socios colectivos don Francisco y don Felipe Bertrán y Musitu (q. e. p. d.) y el haber sus derechos habientes pasado a formar parte de la Sociedad con el carácter de comanditario, han determinado la conversión de la Compañía colectiva BASTOS, BERTRÁN HNOS. Y C.^a en la comanditaria que girará bajo la razón social de: JOHN M. SUMNER & Co., Sucesores. BASTOS Y C.^a, S. en C., Ingenieros, legalmente constituida mediante escritura pública de fecha 27 de febrero último.

Continúan como socios colectivos don Santiago Güell y López, Barón de Güell, y don Francisco Bastos Ansart y son socios comanditarios los herederos de los socios fallecidos.

La gerencia de la Sociedad corresponderá a los mencionados socios colectivos, quienes tendrán indistintamente el uso de la firma social, habiendo otorgado poderes a los señores don Manuel Massó Llorens, don Mariano Tamburini y don Mariano Bastos Ansart, que han venido siendo hasta ahora apoderados de la anterior Sociedad.

Compañía Marítima «El Pilar».

La Compañía Marítima «El Pilar» de Bilbao ha adquirido el local de la casa núm. 8 del paseo de Colón para instalar las oficinas de la sucursal en Barcelona.

Muerte de un marino

El día 7 del pasado mayo y hallándose en navegación de Buenos Aires al puerto de Barcelona a unas 400 millas de las costas españolas, falleció, después de

rápida enfermedad el Capitán de la corbeta de esta matrícula «Joaquín Pujol», D. José Rosell Cisa.

El infortunado Capitán, que contaba solo 35 años de edad, había nacido en Premiá de Mar, hijo de una de esas familias cuyos varones, casi en su totalidad, vienen, desde tiempo inmemorial, abrazando la dura profesión de marino. Muy joven, terminó sus estudios en la Escuela de Náutica, dedicándose sin perder tiempo a la navegación, en la que, tanto como Piloto, como Capitán, logró un historial brillantísimo.

Durante la guerra, mandó uno de los trasatlánticos de la casa Jover, y al pasar aquellos a ser propiedad de otra empresa, tomó el mando de la corbeta mencionada anteriormente.

Fué, el joven Rosell, un hombre que dominó en todas sus manifestaciones la técnica de la profesión que su entusiasmo por las cosas de mar le llevó a escoger, y, con toda razón puede afirmarse que, con su desaparición pierde nuestra Marina mercante uno de sus más entendidos y activos Capitanes.

Descanse en paz nuestro estimado amigo y reciba su atribulada familia la expresión de nuestro más sentido pésame.

Representación de seguros

El señor José Jiménez de la Serna, de la conocida casa de seguros de su nombre, nos comunica que recientemente ha aceptado la Dirección General para España, Norte de África y Marruecos de la importante Compañía de Seguros Marítimos «S. A. I. C. A. R.» (SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA COOPERATIVA ASSICURAZIONI-RIASSICURAZIONI), de Nápoles, cuyo capital ilimitado lo forman hoy Liras 12.400,000 suscritas hasta ahora por los asociados y Liras 1.000,000 importe del fondo de reserva en garantía.

Al propio tiempo nos pone en conocimiento que para evitar las dificultades que pudieran originarse por las oscilaciones frecuentes y sensibles del cambio internacional, dado el carácter extranjero de dicha Entidad, ha obtenido de esta Compañía así como de la «BRITISH ISLES MARINE and General Insurance Co. Limited», de Londres, cuya representación ostenta, la facultad de retener aquí además del depósito exigido por la Ley y las reservas para averías conocidas y riesgos en curso, el 40 por 100 de las primas, a su disposición como Director, para pago de eventuales averías.

También nos dice que pasando a ocupar la gerencia de la nueva compañía de Seguros «Lux», su hermano don Francisco, ha dejado de ocupar la plaza de apoderado de la casa, habiendo sido nombrado para sustituirle el hermano don Mariano.

Buques de guerra

Durante varios días estuvo fondeado en el puerto el crucero «Roma», habiéndose celebrado varios actos en la ciudad en honor de los marinos. El capitán del buque señor Capón organizó también una recepción a bordo. En este buque viajaba el príncipe de Aimone, oficial de la Armada.

Es el «Roma» una de las unidades de marina italiana de amplio radio de acción. Fué construido en 1908 y son sus dimensiones 135 metros de eslora, 34 de manga y 8'50 de puntal. Sus máquinas accionan dos hélices que le imprimen una velocidad de 19 millas por hora.

Posee magníficas instalaciones eléctricas y una instalación radiotelegráfica susceptible a transmitir a 600 kilómetros de distancia.

Monta dos grandes cañones de 305 milímetros, 12 de 203 y 14 de 76.

Posee dos tubos lanza torpedos.

Su equipo se compone de 800 plazas en tiempo de guerra y consta actualmente de 720 hombres.

El «Roma» se dirigió de Barcelona a Málaga pasando luego por Gibraltar desde donde se dirigirá al Brasil con escala en Dakar, probablemente para aprovisionarse de combustible.

Visitará asimismo la Argentina.

El objeto de este viaje es el de estrechar las relaciones amistosas y comerciales que existen entre Italia y las Repúblicas americanas en donde, como es sabido, muchos italianos se hallan establecidos.

—El día 11 por la tarde tomó entrada en el puerto el acorazado americano «Pittsburg», de 13,800 toneladas de registro, amarrando en el muelle de Poniente. A su entrada en el puerto saludó a la plaza con las salvas de ordenanza, que le fueron contestadas por las baterías del castillo de Montjuich.

Manda dicho acorazado el vicealmirante de la Armada americana, Mr. Yadol, que pasó inmediatamente a cumplimentar las autoridades de la ciudad, devolviéndole éstas su visita.

El «Pittsburgh» procede de los Dardanelos, Malta y Villefranche, y salió cuatro días después para Gibraltar, desde donde emprenderá viaje a Norte América. Su dotación se compone de 990 plazas.

Escortando al «Pittsburgh» entró el cazatorpederos «Número 276», de 1,100 toneladas. Lo tripulan 123 hombres al mando del comandante Mr. Hoselte.

Buque con averías

Entró en el puerto, hasta cuya boca lo remolcó el vapor inglés «Río Preto», de unas 6,000 toneladas, el pailebot inglés «Beryl M. Korkum», procedente de Jacksonville, con cargamento de madera para esta plaza.

El citado velero fué abordado en la madrugada del día 11 a unas 60 millas al S. W. de este puerto por el vapor «Río Preto», que le ocasionó averías de consideración en la proa, visto lo cual se decidió a remolcarlo hasta este puerto, pues el velero hacía agua.

El «Beryl M. Korkum» será reparado una vez termine el alijo de su cargamento.

ALMERIA

Un accidente marítimo

Entró el pailebot «M. L. 261», de abanderamiento inglés, que fondeó remolcado desde Casafuerte por el vaporcito «Romero», cuyo patrón murió en el accidente a que dió lugar el choque con la hélice del vapor americano «Amorón».

Se transmitió por error el nombre de «Emilia». Se trata de un pailebot con motores de gasolina, que le permiten una marcha de 15 millas por hora, sin forzar la máquina.

El pailebot salió de Orán el 22 de mayo, con carga de 35 toneladas de tabaco, y después de tocar en un puerto argelino, marchó el 26 para Gibraltar. En el puerto argelino se había quedado el verdadero patrón del barco, Juan Dantín por haberse herido casualmente.

Se hizo cargo del mando del pailebot Antonio Mayor, víctima del accidente.

El origen de éste fué que al «M. L. 261» se le averiaron los motores de gasolina al salir para Gibraltar, quedando a merced de los continuos temporales, hasta que pasó el «Amorón» y se produjo el choque.

Los tres tripulante que quedaron a bordo ignoraban el trágico fin de Mayor, y se enteraron de él al llegar a esta comandancia de Marina.

PALMA DE MALLORCA

Las comunicaciones marítimas

Ha llegado, procedente de Madrid, el gobernador civil, y ha manifestado haber obtenido cuatro viajes rápidos entre Palma y Barcelona, que empezarán después del concurso que se celebrará entre las Compañías Navieras para contratar con el Gobierno las comunicaciones marítimas con Baleares.

SANTANDER

El «Almirante Lobo»

Entró procedente de Hamburgo el transporte de guerra español «Almirante Lobo».

Hace tiempo que se esperaba este barco que conduce a España una inmensa variedad de objetos que se utilizaron durante la guerra y que el Gobierno alemán había acordado regalar al Museo de Artillería español.

No puede decirse el detalle del material que trae el buque esto sólo lo sabe don Luis Ruiz de Valdivia, teniente coronel de Artillería agregado a la embajada española, que ha permanecido allí durante toda la guerra y que permanecerá varios días en Santander.

No obstante la reserva se sabe que llegan en el vapor unas trescientas cajas conteniendo una variadísima colección de diferentes proyectiles descargados; cañones de diferentes formas: trenes de sanidad; ametralladoras; dos aeroplanos con ametralladoras; cuarenta carros pequeños, en fin un verdadero museo que ha de verse con gran interés una vez instalado convenientemente.

El «Almirante Lobo» ha tardado en el viaje cinco días y durante su permanencia en Hamburgo los marinos han podido apreciar el creciente movimiento que de día en día adquiere aquel puerto que últimamente se encontraba con gran número de barcos de todas clases que cargaban y descargaban grandes cantidades de mercancías, principalmente cereales y maquinaria.

VIGO

El monumento a los marinos mercantes

Celebróse la asamblea organizada por la Comisión del monumento que se erigirá en las islas Cíes en memoria de los marinos españoles víctimas de la guerra.

El Comité ejecutivo dió cuenta de su gestión desde la última asamblea y de su entrevista con el Rey.

También explicó las razones por las cuales la suscripción está detenida, cosa debida en primer término a la huelga de marinos y al estado social de España.

En la asamblea se acordó enviar un mensaje al Rey pidiendo su apoyo moral y material para que se pueda erigir el monumento.

También se trató de la instalación de semáforo de Cíes, obra aneja al monumento, y el Comité dió cuenta de las gestiones con el ministro de Marina, las cuales han dado como resultado que el ministro prometa organizar un servicio de telegrafía y telefonía sin hilos y una estación radiogonométrica de gran utilidad para los navegantes, y que es la primera que funcionará en España.

Se pone como única condición para la implantación de estos servicios que se ceda en las islas local apropiado para la instalación de maquinaria y alojamiento de personal.

GORUN

El pailebot «Barcia» salvado

En la playa de Cariño después de grandes esfuerzos, hechos por el patrón del pailebot «Barcia» don José Pérez Dopico y por los tripulantes del buque, éste pudo ser puesto a flote con el auxilio del vapor de pesca que manda don Vicente Sanclaudio «Chiquet».

Al salvamento del «Barcia» contribuyeron eficazmente con su cooperación los carabineros que en aquella villa prestan servicio y el contramaestre del puerto.

La mayor parte de las mercancías que conducía el barco se han salvado también.

El «Barcia» es de reciente construcción. Desplaza 83 toneladas y pertenece a la matrícula de Villargarcía.

GIJON

El puerto de Musel

Quedó terminada hace días la instalación en el Musel de la grúa Titán y a la vez se están ultimando allí las obras de reconstrucción del dique Norte.

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de junio y 15 de julio de 1920

Núms. 7-8

Subscripción: España 15 pesetas año
" Extranjero 20 " "
Número suelto. 0'75 "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: :: Teléfono 4863 A.

LOS PUERTOS FRANCO

Nuestros lectores habrán leído, seguramente con interés, la *Crónica de Bilbao*, dando cuenta de la inauguración del Depósito franco. A los barceloneses, especialmente, esta noticia nos ha interesado. Conociendo las incidencias surgidas alrededor de la instalación del Depósito franco de Barcelona, sentimos envidia de no vernos correspondidos como lo fueron los bilbaínos por la Junta del puerto, adjudicando para el Depósito franco uno de los mejores terrenos del puerto, el amplio muelle que se extiende al lado de la escollera, en Santurce. Este terreno posee la ventaja de tener todas sus vías con el adoquinado hecho, de manera que no se trata de algo provisional sino de un muelle urbanizado definitivamente.

La Junta del puerto de Bilbao hizo lo suyo, y la Diputación de Vizcaya también, pues gracias a su apoyo económico ha podido construirse el cubierto de amplias proporciones y que tiene ya almacenadas las mercancías de la primera operación que ha realizado el Depósito. También este cubierto da la sensación de una obra acabada en la que nada ha sido regateado. El Depósito franco de Bilbao cuenta también con dos grúas eléctricas de gran potencia. Para empezar no se podía pedir más.

El Consorcio de Barcelona tuvo el vicio de origen de estar compuesto por demasiados representantes y muy heterogéneos. A pesar de la falta de unidad y de orientación que forzosamente debían darle su composición, hubiera podido salir de él una obra rápida si los elementos de la Junta del puerto se hubieran prestado en seguida a conceder terrenos apropiados para la instalación del Depósito.

Pero la Junta del puerto sostuvo que no podía destinar para Depósito franco todo el Muelle del Contradique, que es el terreno indispensable para dar un poco de amplitud al Depósito, y cedía solamente 18,000 metros cuadrados.

Con el asunto del terreno y de si debía ser construido provisional o definitivamente el Depósito en una parte del Muelle del Contradique, se pasó mucho tiempo y no hubo más remedio que acudir al proyecto de crear un puerto especial para el Depósito franco de Barcelona. Claro que esto tenía la ventaja de que daba la posibilidad de hacerlo adaptado a todas las conveniencias, pues era evidente que el Depósito franco definitivo no podía limitarse a un espacio de 18,000 metros cuadrados entre cubiertos y muelle. Pero la construcción de un puerto especial era obra de un coste elevadísimo y si se adoptó el proyecto de construir el Depósito en el delta del Llobregat, fué a falta de otra posibilidad en el puerto actual.

Mas así y todo, no podía esperarse la construcción de este puerto para instalar el Depósito, y tras largas gestiones, la Junta del puerto concedió provisionalmente dos cubiertos en el Muelle de Barcelona para instalar en ellas el Depósito.

A partir de esta orientación definitiva, el Consorcio ha dado impulso a su actuación. Pero se había perdido demasiado tiempo para que fuera posible que Barcelona inaugurara antes que nadie el Depósito franco que fué concedido a todos los puertos de España, gracias a su actuación incansable.

Aunque el público no crea justificada esta prisa, lo cierto es que Bilbao puede ofrecer ya al extranjero su Depósito franco y sabemos que en cuestión de propaganda del mismo no van a quedar cortos los bilbaínos. Esto tiene que servir de lección, no solamente a Barcelona, sino a los demás puertos de España que piensen instalar su depósito. No cabe duda que con ellos encontrarán una base de aumento del tráfico que redundará en beneficio de los puertos y de las localidades, pues se verán acrecentados los ingresos y las operaciones comerciales.

R.

Boletín de Navegación y Comercio

La economía vizcaina en 1919

Es muy difícil, por no decir imposible, poner de relieve en un solo artículo la marcha de la economía vizcaina en el año pasado. Y es difícil, no sólo porque en una revista de esta clase no puede hacerse de la misma manera que si se planteara un balance, sino también porque es escaso el espacio de que se dispone para hacerlo. Por otra parte, la configuración de nuestra economía es complejísima. A este respecto buscamos una comparación y la encontramos en Inglaterra. En esta nación la formación de su balanza presenta el caso raro de que con el comercio de su metrópoli, es decir, solamente por lo que respecta a importaciones y exportaciones se presentan aquéllas en saldo desfavorable respecto a éstas, haciendo ver que hay un déficit que puede presentar a la nación como tributaria. Sin embargo, el balance verdad, el financiero, es muy otro, porque los saldos recibidos en Inglaterra en metálico por intereses de los negocios explotados por el espíritu de iniciativa inglés en todas partes del mundo, suman millones de libras y cubren con creces el déficit inicial de su balanza comercial interior.

Una cosa parecida sucede con nuestra pequeña, pero riquísima provincia. El capital vizcaino, después de la expansión de los años 1870 a 1900, ha sembrado por España y aun por el extranjero considerables intereses y sus iniciativas han ido desarrollando por tantos y tantos puntos de la península, industrias, comercios, mil empleos al dinero conseguido con las acertadas explotaciones de su filón de riquezas mineras. Mas esto no es óbice para que al lanzar la mirada retrospectiva al año 1919 se encuentren disparidades de criterio. La mayor parte de los intereses de nuestra región se encuentran diseminados por España y los pocos que hayan ido al extranjero habrán tenido que pasar por las mismas vicisitudes de su territorialidad porque en los años que cursan, ninguna nación ha podido librarse de las molestias del desequilibrio económico en que la guerra ha sumido a todos los países.

Veamos, pues, cómo se hace este balance económico del año 1919. En general, para concretar el juicio en pocas palabras, puede decirse que el año ha sido muy deficiente para nuestra economía, y deficiente por todos los conceptos. (Indudablemente que tomando como término de relación el año anterior de 1919, vértice máximo de nuestra prosperidad).

Primero, porque el régimen de precios altos no pudo beneficiar tanto como antes a nuestras industrias, porque dentro de él encontraban un elemento contrario al provecho de estos precios y era el elemento obrero que por la carestía de la vida que aquél régimen produce se veía constreñido a solicitar aumentos de sueldo que enjugaran el déficit producido por la mayor valoración de los artículos de uso corriente para su vida.

En segundo lugar la fortísima demanda de los últimos meses de 1918 que comenzó ya a atenuarse a principios de 1919 por no ser necesaria la fabricación en tan grandes masas ante la terminación de la lucha europea, fué desapareciendo para cierta clase de industrias hasta venir a producirse crisis de tra-

bajo. Este es un factor de indudable importancia para alguna rama de nuestra economía.

Por si esto fuera de escasa importancia, ya que se ciñe solamente a una clase de nuestras industrias y éstas son de muchas facetas, la cesación de la lucha con todos los momentos anodinos del armisticio vino a sumir a industriales, comerciantes y hombres de negocios en una perplejidad que fué aumentada por las oscilaciones de los cambios y, sobre todo, de los de las tres potencias de trato comercial más íntimo con nosotros, Inglaterra, Francia y Alemania.

La paralización de muchos trabajos fué casi general en los comienzos y aún las mitades de 1919. Por eso creemos estar acertados si catalogamos a este año como *año puente*, porque así debe ser; colocado entre la época de la guerra donde tantos elementos de nuestra economía tuvieron vida próspera (aunque no natural, económicamente hablando) y la nueva era que la terminación de la guerra abría y sobre la que sólo conjeturas podían hacerse, dado el desconcierto que reinaba en las economías de las naciones beligerantes, en su decurso, solamente perplejidades podían producirse. Ha sido un año anodino, por decirlo así, dudoso, de tanteos.

Pero no lo olvidemos, también de reducción de precios y, consiguientemente, de reducción de altos beneficios, porque aunque sólo sea en una forma simplista, nuevos elementos extranjeros de producción han comenzado a operar en nuestros mercados; y aunque en una forma muy lenta, esta intervención y la reducción de las exportaciones al extranjero que reducían nuestra disponibilidad de artículos de todo uso en los años de guerra, han venido a producir una sobre-oferta, base de una pausa en los precios, que si no han seguido la carrera del descenso ha sido porque la carestía de los jornales y la aplicación de la jornada de ocho horas ha traído para la producción una nueva reducción de sus cifras y un aumento en los precios de coste como fruto, además de la baja en los porcentajes de producción del obrero, que conjuntamente a aquéllas ha sobrevenido.

Tres elementos principalísimos, aparte de la cesación de los servicios de guerra de muchas industrias a los países vecinos, han intervenido con una fuerza incontestable en nuestra economía.

El primero de ellos ha sido este de la reducción de la producción, por causas muy diversas todos ellos, pues según la rama de la industria donde la paralización se producía se encontraban causas distintas y en algunos, diametralmente opuestas. El problema obrero ha sido otro de los elementos que con mayor fuerza han intervenido en la formación de nuestros números índices de producción y beneficios. La escasez de aquella ha traído el encarecimiento; la baja del poder adquisitivo de la moneda ha traído la otra; la reducción obligatoria de la jornada ha venido a agravar las dos, imponiendo con la consecuencia de la reducción de la producción, la causa final, la más grave de todas, y de la que parten a una nueva ascensión los precios. Los conflictos obreros no han sido muy importantes en nuestra provincia. Sin llegar a la forma virulenta de Cataluña, hemos tenido también nuestras huelgas y revueltas,

pero sin darse los *lock-outs* ni *boicotages* de amplio campo.

Se han producido paros, pero por lo general parciales; reducidos a éste o a aquél departamento, a ésta o a aquella fábrica, la mayor parte debidos a desigualdades de jornal de una a otra factoría de la misma índole de trabajo. La forma diseminada en que se encuentra el elemento obrero de la provincia, dividido en distintas banderías, la fuerza que las ideas socialistas tienen entre el obrero vasco, restan importancia al sindicalismo, autor de cuantas subversiones se aprecian desde hace unos años en la clase productora; la formación de los grupos de sindicalistas católicos y sindicalistas nacionalistas, de color netamente cristiano, libres de toda idea evolutiva hacia el anarquismo, colocan a nuestras clases industriales aunque al borde de las mismas dudas de las clases idénticas de la península, en un plano más tranquilo. Se palpan los conflictos, se ve que la clase obrera no está tranquila y late dentro de ella los mismos sentimientos de mejora social que en los sindicalistas más radicales de Cataluña, pero no hay cohesión en la masa y entre tanto reina una relativa calma de la que nos felicitamos porque ella sirve y da tregua para formar los nuevos moldes por donde han de discurrir nuestras industrias en el decurso de la nueva era que la paz abre a todas las economías nacionales.

El problema de los cambios es otro de los factores que más importancia ha tenido para nuestra economía porque alrededor de él se han movido las dos naciones principalmente amigas, después de Inglaterra, influenciadoras por razón de sus compras y ventas, de la organización comercial e industrial de Vizcaya. Alemania sobre todo, al encontrarse con su valuta tan depreciada ha restado sin reanudar su comercio con nosotros, y visto el estado de sus elementos internos de producción y consumo, no ha dirigido a nuestra región los esfuerzos e iniciativas que, de no ser así, hubiera dirigido.

Estos son, a grandes rasgos, los factores que han prestado el tono a la configuración del año 1919 en el desarrollo de nuestros elementos de trabajo, producción y negocios en general.

Veamos, aplicando estas condiciones a cada ramo de industria, cómo se han desenvuelto sus negocios. Hay algunas Compañías que todavía no han celebrado sus Juntas generales ordinarias de accionistas; pero, sin embargo, se conoce aunque sólo sea superficialmente, cómo han cerrado el ejercicio. En general, la suma total de las empresas formadas con capital vizcaíno y que tienen nuestra capital como sede, han visto descender sus negocios en la última etapa. Esta puede decirse que ha sido la tónica general del año 1919 y no entraremos en muchos detalles de números porque sería lato para el lector que nada más obtendría de ello, ya que le damos hecho el análisis.

La industria siderúrgica, por ejemplo, y echamos mano de ella primero por ser la básica, la principal de Vizcaya, ha visto pasar un mal año con 1919. La terminación de la guerra produjo una general atonía en la industria de la transformación metalaria. Los pedidos de las naciones en guerra, y sobre todo de Francia, que en nuestra nación compraba grandes cantidades de toda clase de productos metálicos, cesaron con el armisticio y muchos talleres hubieron

de buscar otros derroteros para seguir trabajando. La primera repercusión, como es natural, se produjo en el mercado de materias primas y las fábricas siderúrgicas vieron reducirse los pedidos, y no habiendo contrapartida, caer los precios por sí solos hasta la altura que el consumo nacional permitía. El descenso de la producción hace entre estas Compañías un nuevo régimen muy distinto al anterior. La paralización de los mercados nacionales que, como siempre, dan el tono a los precios, la falta de arancel para defenderse de ciertas importaciones extranjeras que tomaban cada vez más importancia, el régimen de tasas, la jornada de ocho horas y la carestía de los jornales han influenciado a las fábricas de materias primas, haciendo que sus negocios *caigan* mucho, tanto que Altos Hornos ha visto reducirse sus beneficios de 18.691,015'66 pesetas en 1919, a 15.747,286'98 pesetas en 1920. Hay que señalar que en los principios de este año, y ya desde los finales del pasado, la demanda acreció, la reducción de la fabricación fué levantada y funcionaron los hornos y laminadores a toda marcha. Es un buen augurio para el presente año.

Las industrias indígenas de transformación, discurriendo por toda la gama difusa que este ramo de actividades comprende, han pasado por las mismas vicisitudes de la industria madre, aunque acaso no haya sido tan grande la reducción de beneficios por razón de la misma naturaleza de los antiguos que no fueron tan elevados como los de aquella. Sin embargo, en general, ha habido también reducción.

La industria minera no ha sido de las menos afectadas por la terminación de la guerra, porque esta fecha viene a estar íntimamente vinculada con el año 1919. Desglosada esta industria extractiva en las diversas facetas que sus actividades comprenden, tendremos en primer lugar la del hierro, más importante para nosotros porque representa una cosa completamente propia, local. El decurso del año 1919 ha sido muy deficiente para esta industria porque el mercado de sus productos se puede considerar como completamente fallido respecto a las esperanzas que de él se tenían. Las ventas han sido reducidas y, por tanto, los embarques que, además, se encontraban detenidos por la escasez de buques, de más importancia que de ordinario. Los precios no han apreciado grandes reducciones porque tratándose de un producto, cuya permanencia en los depósitos no implica depreciación ni reducción de valor justo es que no tengan descenso, ya que al mismo tiempo la mayor parte de los mineros no son personas que necesiten de ese dinero para desarrollar sus negocios y como consideración final que, faltando los depósitos en Vizcaya, casi puede decirse que se extrae de los filones lo que hay que exportar, y cuando no se encuentran barcos, se reduce la cifra de la extracción y con ello se pone fin a toda dificultad metálica.

El estado de esta industria durante el año pasado, en cuanto a ventas, puede decirse ha sido malo y con cifras demostraremos el aserto, haciendo ver la diferencia que se ofrece entre las exportaciones de los últimos años, eso que en estos fueron ya reducidas, respecto a los de antes de la guerra y el de 1920. Los precios han bajado un tanto.

He aquí esas exportaciones en miles de toneladas:

Año 1913.	2,999
" 1915.	2,309
" 1916.	2,619
" 1917.	2,072
" 1918.	2,253
" 1919.	1,513

La diferencia con el año inmediato anterior es enorme, alcanzando a 739,000 toneladas. En depósito en primeros de enero se encontraban unas 780,000 toneladas, o sea poco más o menos, junto con lo extraído, lo que se creía iba a exportarse durante el año, atendiendo a la marcha del anterior.

Las Compañías de minas de carbón han pasado por las mismas angustias. La apertura de los mercados de Inglaterra, después de la terminación de la lucha armada y la esperanza de los consumidores de librarse de la tutela de los carbones nacionales, caros y malos, colocó los stockistas en una situación deficiente. Los precios, ante la calma de la demanda, que era absoluta, pues quien más, quien menos, se abstuvo de comprar, iniciaron el descenso, al mismo tiempo que en la depreciación de las cifras de extracción, y por lo tanto, de venta, se formaban los caminos por donde han tenido que discurrir en el pasado ejercicio las empresas carboneras. Siguen siendo buenos los beneficios, pero no son, que es lo que pretendemos demostrar, como en los últimos años.

Las empresas que explotan minas plomíferas (son numerosas en nuestro suelo), las formadas para ir a explotar al corazón de España las riquezas muertas e ignoradas de su subsuelo, han pasado también un año muy flojo.

Exactamente como las otras empresas mineras, han sufrido la reducción de precios, la falta de demanda, origen de aquella reducción, y como consecuencia, paralización de explotaciones. Al final del año se han ido conteniendo estos males y alguna remediación se aprecia en el conjunto de factores que dirigen su negocio, pero no son todavía del todo buenos, si hacemos excepción de los precios de la galona argentífera. Los stocks que las naciones aliadas habían formado de plomos y metales parecidos, se van agotando y en esto y en las necesidades de los países bloqueados que se encuentran faltos de materias primas de esta clase puede esperarse un año excelente para el que cursa.

Como hemos dicho antes, la moraleja de este análisis de las Compañías mineras puede hacerse diciendo que los beneficios de todas han tenido una reducción, considerable en unas, escaso en otras, pero la ha habido en todas.

Quédannos por examinar las dos ramas más características de nuestra economía: el comercio marítimo y el bancario, que por no referirse a ninguna modalidad industrial, aunque íntimamente ligados con todas nuestras manifestaciones industriales, se encontraban un poco descentrados dentro de la catalogación de industrias.

Puede decirse que en estos dos conceptos del comercio marítimo y la banca residen los dos puntos menos negros, relativamente, de nuestra economía en el año pasado.

La primera manifestación, la marina mercante ha cerrado los balances del ejercicio en forma excelente y no porque el negocio haya seguido en

las mismas condiciones del año último de la guerra, porque no ha sido así y todo ha ido un poco peor, sino porque cerrándose dentro del año 1919 muchos de los contratos del anterior, es decir, cobrándose sus beneficios y habiendo sido éstos los más crecidos, relativamente también, porque los gastos han tenido un aumento exorbitante, por ley natural había de presentarse el ejercicio de 1919 beneficiado con parte de las ganancias del año anterior.

Entrar en más detalles respecto a una clase de empresas cual las navieras, que cierran al público con piedra y lodo el conocimiento de sus balances y por tanto de su situación económica, es obvio; y para perderse en conjeturas preferible es ir a la esencia. Así lo hacemos.

Como resultante de su estado únicamente podemos poner en evidencia la suma de los dividendos entregados por las principales empresas a sus accionistas en los dos últimos años de 1918 y 1919. De ello desprenderá el lector la doctrina que crea más conveniente, aunque bueno será no pierda de vista las sumas importantísimas que todas las Compañías habrán dedicado a reservas y a reposición de material. He aquí los dividendos a que hemos hecho mención:

	Año 1918 Pesetas	Año 1919 Pesetas
Compañía Naviera Sota y Aznar.	425	410
Compañía Marítima del Nervión.	300	1,300 (*)
Compañía Marítima Unión.	350	350
Compañía Naviera Vascongada.	325	387'50
Compañía Marítima Bilbao.	250	130
Compañía Naviera Mundaca.	200	130

Todas las empresas navieras tienen buques en construcción. He aquí el punto fuerte de sus balances.

La Banca, punto donde radica hoy en día como concreción de todo poder financiero la fortaleza más indudable de nuestra economía, aunque ha tenido un año excelente, tomando como término de comparación, como hemos venido tomando para el espíritu de nuestro estudio, los resultados de los años anteriores, no lo ha sido tanto.

Sin embargo, no puede regatearse elogio alguno a los directores de nuestra organización financiera, porque en el decurso del año, además de conseguir los excelentes beneficios que ha obtenido y repartido entre sus accionistas, han dado pruebas eloquentes de un espíritu de progreso y expansión que, de ser imitados por todos los ramos de nuestras actividades, Vizcaya, a buen seguro, llegaría prontamente al puesto que merece por sus riquezas.

Los beneficios comparados de los dos últimos años vienen a ser los siguientes:

	Año 1918 Pesetas	Año 1919 Pesetas
Banco de Bilbao.	7.979,886	9.877,309
" " Comercio.	1.352,690	1.494,849
" " Vizcaya.	5.761,330	5.734,421
Crédito Unión Minera.	4.925,785	5.062,082
Banco Vasco.	299,525	365,647
" Urquijo Vascongado.	—	882,834
" Agrícola Comercial.	—	— (*)

(*) A cuenta de los beneficios de 1918 y como dividendo extraordinario.

(*) Las 300 y pico mil pesetas obtenidas de beneficios pasan a cuenta nueva.

El conjunto de los beneficios líquidos obtenidos por la Banca bilbaína representa 23,41 millones de pesetas que se comparan con 20,31 de 1918, con 14,08 de 1917, con 7,11 de 1916 y con 5,2 de 1915.

El capital total nominal y desembolsado ascendía a 110 millones y 82,5 en 1918 y a 190'10 y 120 millones en 1919 respectivamente.

Como hemos dicho antes, el espíritu de empresa, de expansión y de desarrollo de nuestros Bancos es uno de los episodios más elocuentes del año 1919 y casi puede basarse en él, lo bueno que haya tenido

para nuestra economía el decurso de este año anodino, lleno de dudas y perplejidades.

Extendiéndose por España y aun por el extranjero, interviniendo en numerosos negocios y preparando el terreno para la iniciación de otros, la Banca bilbaína ha sentado los jalones en que ha de basarse la máxima expansión de nuestras actividades, estrechas y oprimidas al correr de los próximos años en el recinto de la región Norte.

P.

Bilbao, junio de 1920

Reparación de buques por la soldadura eléctrica

Mantenerse constantemente al nivel de las últimas innovaciones es, en toda industria, la más firme garantía de éxito.

No lo han comprendido así, muchos de nuestros talleres de construcción y reparación que trabajan hoy con los mismos medios con que contaban hace muchos años: para éstos el fracaso futuro es indudable. Otros han aumentado, pero de manera muy tímida, su maquinaria, adoptando algunos modernos sistemas, sin abandonar los antiguos. Para ellos el fracaso tardará más en presentarse, pero vendrá de manera inevitable.

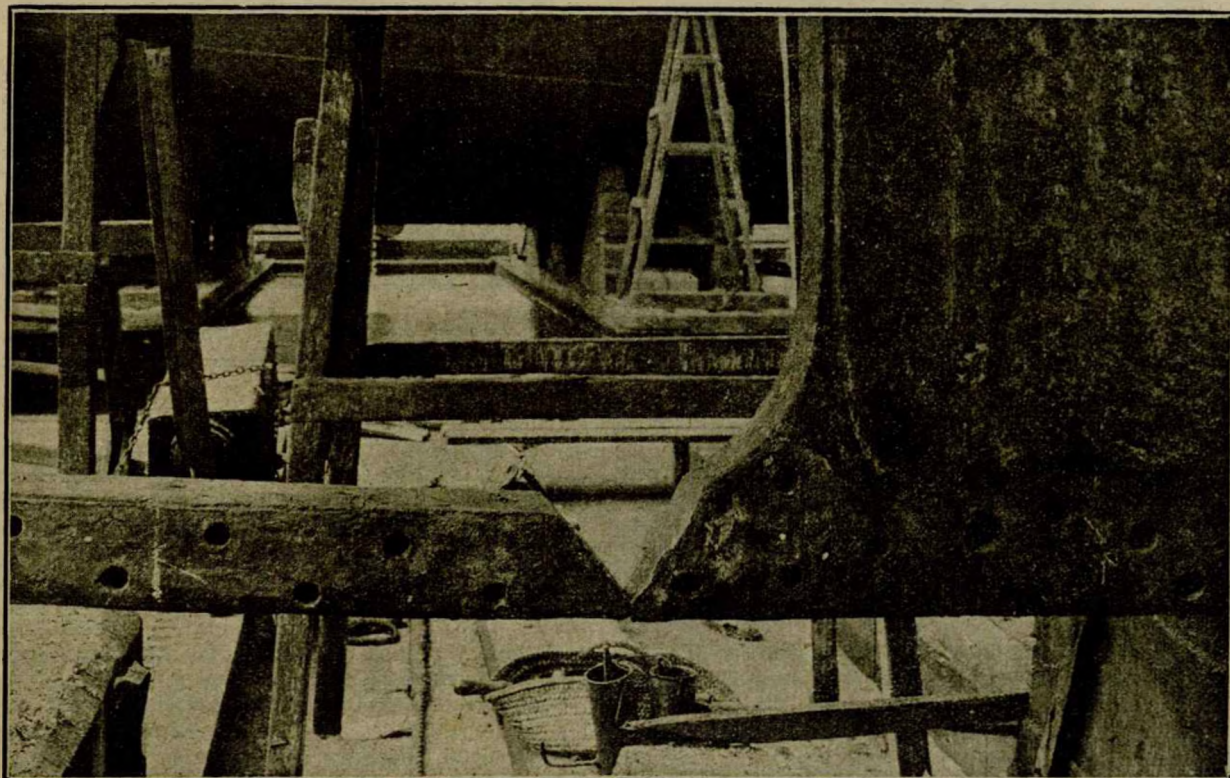
Algunos, por desgracia los menos, se han lanzado valientemente por el único camino que conduce al éxito; han adoptado las máquinas y procedimientos que la técnica moderna ha consagrado como más eficaces, únicos que permitirán soportar la competencia que en el ramo de construcción y reparación mecánica se avecina, y que será enorme.

Entre estos últimos merece citarse a la entidad

constituida por los señores don Francisco Alegret y don Salvador Orta, que, sin reparar en sacrificios, se han lanzado por la verdadera senda del progreso. Los proyectos de dichos señores son muy vastos y, pasando de las palabras a los hechos, han traído ya a nuestro puerto uno de los más modernos aparatos de soldadura eléctrica conocidos hoy en el mercado.

La soldadura eléctrica no es cosa nueva, puede afirmarse que data ya de muchos años, pero su aplicación efectiva a la construcción y reparaciones navales, es, relativamente, moderna. Parecía lógico que, dado el enorme progreso de los hornos eléctricos la aplicación del arco a la soldadura había de ser cosa de poco tiempo; pero, repetimos, sólo después de pasados muchos años no ha pasado al verdadero dominio de la práctica.

Antes de poner a la disposición del público su nuevo aparato de soldadura eléctrica, quisieron los señores Alegret & Orta demostrar ante las autori-



El vapor *Valentín*, antes de ser reparado

dades competentes y ante el público que el nuevo sistema reunía todas las condiciones y ofrecía todas las garantías que el más exigente pudiera reclamar, a cuyo efecto invitaron a distinguidas personalidades a unas pruebas oficiales (de las que se ocupó toda la Prensa) del nuevo sistema.

Las pruebas fueron dos, una realizada en sus talleres, Pedro IV, número 254, de esta ciudad, y otra en la Escuela Industrial. No diremos los nombres de las numerosas personalidades que a ellas asistieron, por no disponer de espacio, pero si nos complacemos en decir que todos, absolutamente todos los presentes estuvieron contestes en afirmar que, ante el nuevo procedimiento quedaban relegados a muy secundario lugar los demás sistemas de soldadura hoy día en uso.

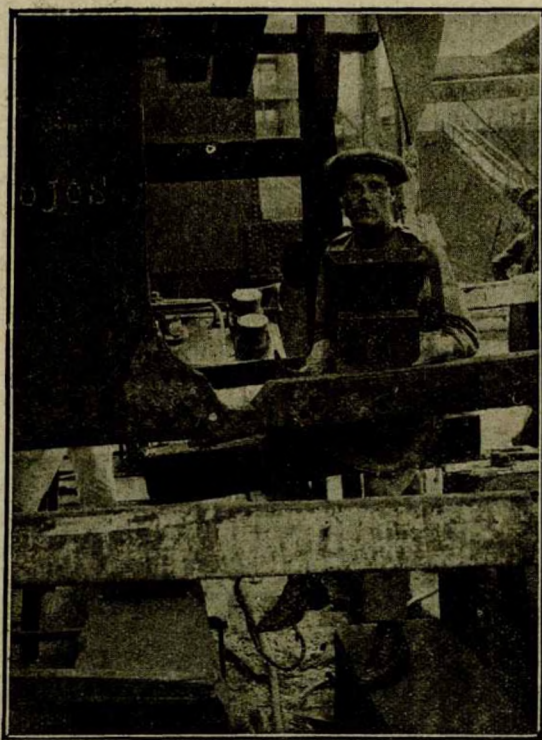
Para dar una idea de lo expuesto añadiremos, que, después de prolijos análisis, los representantes de las Compañías de Clasificación de Buques, que asistieron a los ensayos, manifestaron que, a pesar

de lo muy exigentes que dichas Compañías son, darían a las construcciones o reparaciones efectuadas por medio de la soldadura eléctrica el correspondiente certificado de garantía.

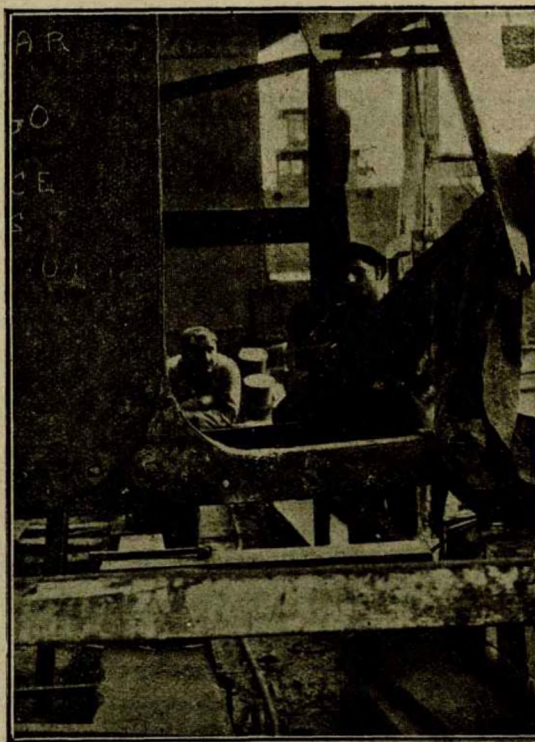
Desde las pruebas, se han verificado en dos barcos surtos en nuestro puerto, el *Valentín* y el *Peña Castillo*, dos importantes reparaciones.

Nada diremos aun de la segunda, por hallarse en vías de ejecución, pero de la primera podemos dar algunos datos. Se trataba de soldar el codaste roto por su parte más delicada. La operación fué ejecutada en muy corto espacio de tiempo, y el codaste reparado puede asegurarse que tiene la misma solidez que cuando el barco salió del Astillero.

A las muchas felicitaciones que han recibido los señores Alegret y Orta unimos muy sinceramente la nuestra, y esperamos que no ha de pasar mucho tiempo sin que los referidos industriales nos sorprendan nueva y gratamente con alguna otra moderna innovación.



Reparación del vapor *Valentín* con la soldadura eléctrica



La reparación del vapor *Valentín* terminada

LA NAVEGACIÓN RENANA

La Bolsa Marítima reunida en Duisburg-Ruhrort, incidiendo en la cuestión de la navegación futura sobre el Rhin, hoy bajo una Comisión de Navegación Inter-aliada con residencia en Colonia, y según el Tratado de Paz internacionalizada en el futuro, la cree erizada de dificultades para la causa alemana.

Durante 1919 la Comisión aliada dictó reglas que afectaron seriamente la libertad de movimiento de los intereses marítimos. Los fletes, puertos Ruhr-Alto Rhin, fueron inferiores a los de 1918 habiendo en cambio aumentado los derechos de remolaje de chalanas. Los conflictos con el elemento marino, minero y descargador fueron numerosos y agudos redundando en la agravación del mal estado de los negocios. En abril de 1921 como se sabe el Estado alemán nacionalizará los ferro-

carriles y los canales así como los puertos del río, lo que se espera con temor, máxime, teniendo en cuenta que en la Comisión Central del Rhin, Alemania tendrá sólo cuatro votos en comparación de Francia (5) y Holanda, Suiza, Inglaterra, Italia y Bélgica, dos votos cada una.

Colonia que en estos tiempos aumentó su población en 250,000 habitantes adquiere una importancia desmesurada siendo el verdadero camino comercial entre Inglaterra y Francia con Alemania. La Banca extranjera ha invadido la ciudad renana y los alemanes no parecen descontentos de una competencia entre los aliados que redunde en su favor, habiéndose establecido anteriormente una línea de navegación entre Inglaterra y Colonia en cuyo puerto se han hecho mejoras por los aliados que para sí quisieran algunos puertos de Francia.

CRÓNICA DE BILBAO

El negocio naviero

Los ingleses, no sabemos por qué concepto, siguen haciendo de agoreros en los vaticinios del negocio naviero. En estos días, con la oportunidad de la baja que se ha iniciado en los fletes, han soltado sus jeremiadas a caño libre y vienen prometiendo verdaderos desastres en cuanto el mercado de fletes carboneros de América se paralice, olvidándose los inocentes, o los muy pillos, que entonces puede haberse abierto el del mar Negro y el del mar Blanco con motivo de la reanudación de las relaciones con Rusia y el establecimiento de las nuevas pautas de comercio con los países bálticos, grandes productores de cereales de los que Europa occidental se halla tan falta.

Entretanto nuestros capitalistas, mientras los modestos rentistas van vendiendo sus valores a cualquier precio, compran nuevos barcos.

No hemos de referirnos a los encargados hace tiempo por las Compañías locales, sino a los de reciente adquisición en subasta u oportunidades de compra en el extranjero.

La conocida firma bilbaína Compañía Naviera «Amaya», acaba de adquirir en los mercados de cascos de Inglaterra, por mediación de la casa subastadora Kellocks, un buque de vapor denominado *Aquarius*, antes *Hamspead*, que tiene un desplazamiento de unas 36,000 toneladas, registrando 1,783 toneladas gruesas, 1,105 netas, con un transporte de unas 2,650 de peso muerto, sobre un calado de 17 pies y 11 pulgadas. Fué construido en 1900 por la casa S. P. Austin & Son, de Sunderland, con máquinas que rinden un andar de 10 nudos y con un consumo de 10 a 12 toneladas. La cifra señalada para la subasta era la de 5,000 libras esterlinas, pero parece ser que fué rematado en una suma bastante más considerable que la indicada, o sea unas 60,000 libras.

El buque es una de las curiosidades de la postguerra pues se trata de un navío taller que estuvo al servicio del Almirantazgo inglés. En sus calas tiene instalado cuanto se halla en un astillero, desde la instalación de soldadura autógena al martillo pilón de forjas de tamaño medio.

En Bilbao será desprovisto de estos menesteres y preparado para entrar en su vida comercial.

La congestión del puerto de Bilbao

De nuevo ha vuelto a producirse la congestión en el puerto de Bilbao.

Los recursos empleados en los primeros momentos han sido tan leves, de tan poco esfuerzo, que sin tardar mucho tiempo, en cuanto unos pocos buques han lanzado de nuevo sobre los muelles unos cientos de toneladas de carga, el embotellamiento se ha producido en condiciones más graves que antes porque, como dice el refrán, *lueve sobre mojado*, y esto viene sobre el arrechucho no curado todavía del todo de la ocasión anterior.

Difícil arreglo tiene la congestión porque de ninguna manera se cuenta con elementos para dar de plano al mal y procurar con un verdadero cauterio poner arreglo a la situación.

Si difícil es este arreglo, no es menos difícil, haciendo historia del asunto, decir quién es el verdaderamente culpable de estos males.

Como en la pendencia de la venta en el glorioso «Don Quijote», *El arriero pega a Sancho, Sancho al ventero...* La concatenación es evidente. Unos a otros se lanzan la culpa, la pelota viene de rebote y así danza de mano en mano hasta ir a dar en plena cabeza al eterno pagano: al comerciante, que ha de satisfacer las culpas de todos que vienen a traducirse en pesetas.

Nos encontramos con el primer problema, que es la falta de muelles. ¿Quién tiene la culpa? Nadie. La Junta de Obras dice: *Bilbao, nunca fué puerto importador. Se construyó con el único objeto de dar salida fácil a su mineral, y esa función la ha cumplido a las mil maravillas.* Y es verdad. Pocos puertos habrá tan capacitados para la exportación y con sus docenas de drops se cargan otras tantas de buques diariamente en un servicio rapidísimo que más lo puede ser en cuanto los mismos armadores piden servicio continuo en los ferrocarriles mineros.

¿Por qué no se han construido muelles? Esto ha sido imposible y lo será, porque no hay lugar. Con el corto espacio que se dedica a descargas metido entre manzanas de casas y la ría, con escasas, escasísimas vías de transporte, y menos aún de *triage*, o clasificación, como en los grandes puertos, no puede pensarse en arreglos. Pudiera haberlo, con buena voluntad, si la función del ferrocarril del Norte se cumpliera como es debido, pero la asquerosa forma en que sirve a los intereses de Bilbao esta Compañía impide todo arreglo, toda solución al gravísimo problema de la congestión, paralizando las mercancías en los muelles donde se encuentran a merced del primer chaparrón en esta tierra tan frecuentes y después del cual los daños producidos nadie los abona.

¡Oh! dirá la Compañía del Norte. Cuando yo pongo material suficiente no lo utilizan. Y aquí viene el último elemento de discordia y de traba. En España los organismos fiscales de intervención, en lugar de prestar facilidades al comercio, lo obstaculizan. Ciertamente es, partiendo del vulgar consumidor, que no es más que una rémora hasta llegar a las antiguas cadenas de las carreteras donde los arbitrios son interminables, el comercio no encuentra más que gabelas y estorbos. Su función nunca pudiera extenderse como quisiera. La Aduana es el último eslabón de esta cadena, o si se quiere, el primero. Bilbao con una Aduana construida para desenvolver un comercio tranquilo, se encuentra ahora agobiada con un aumento regular de mercancías. ¿Cuál sería la solución? Indudablemente que en seguida estaría buscada si el arancel español fuera más indulgente y el Estado no se agarrara con tanta fuerza a las considerables pesetas que producen los adeudos.

La exacción llevada al céntimo impone la obligación del registro minucioso y ponderado a la onza, de las cajas y los bultos. Este eterno enjuague de mercancías de muelles a depósitos y de depósitos a muelles, trae a mal traer al comercio, a los agentes

intermediarios y a los mismos miembros del cuerpo pericial de aduanas a los que nadie obliga a realizar un trabajo doble cuando solamente les pagan como sencillo.

Se impone, pues, la única solución: el aumento del personal. Así lo ha pedido la Cámara de Comercio, pero no puede decirse si lo conseguirá, porque el Estado no siempre accede a estas peticiones aunque se trate de un caso de fuerza mayor como éste y que tanto está dañando al comercio de Bilbao, en particular, y al de todo el *hinterland* de la región vizcaína en general.

Pero este remedio, aplicado solo, no tendrá mucha eficacia. Habrá que buscar otro. Indudablemente que no puede ser ninguno sino es el de una tolerancia de buen ver en la interpretación de las ordenanzas de aduanas.

La clasificación regular de mercancías para el adeudo en mercancías de aduana y mercancías de muelle es la piedrecita en que se tropieza para imprimir una actividad saludable a los despachos. Se ha solicitado la aplicación de esta tolerancia. En Bilbao puede hacerse y, como en Bilbao, en todos los sitios. Pueden hacerse otras muchas cosas, sobre todo, organizar los despachos por parte del personal pericial del Cuerpo en mejor forma, tendiendo a la evitación de retrasos, pero como el obrero lo que quiere es emplearse; si llevan ciertos procedimientos, puede sobrar personal y el caso es aumentarlo. Además, todo esto hay que hacerlo contando con una base moral que es la buena fe del comerciante. En aduanas, y en aduanas españolas, esta buena fe es una cuerda que se estira y se encoje, porque no solo depende del comerciante español la buena fe de la declaración de adeudo, sino también de la organización de la casa expedidora desde el extranjero. Nadie duda de la buena fe de que siempre dió pruebas el comerciante e industrial bilbaíno en estas cosas, y la prueba de ello se encuentra en el número exíguo, casi en absoluto negativo, de expedientes de defraudación.

Todos los timbres se han tocado para lograr la realización de estos deseos.

La Cámara de Comercio con una actividad y un celo, al mismo tiempo que con acierto sumo, ha terciado en la contienda y ha solicitado ambas cosas: aumento de personal y tolerancia en los adeudos a la Superioridad del Cuerpo de Aduanas.

Veremos si la autorización solicitada es concedida y con la ayuda de todos se soluciona el asunto. Mi criterio un poco pesimista pone un tono dubitativo en la esperanza.

¡Hay tantos intereses creados alrededor de esto de la congestión!...

Mercado de minerales

La proximidad del veraneo complica la situación del mercado, o mejor dicho, no la complica porque la falta de ventas no puede llamarse complicación. Como ya hemos dicho en otras ocasiones, a principios de año se llevaron a cabo numerosas compras en el mercado. Tantas fueron, que la producción del primer semestre completo fué vendida. Corriendo los meses, se han ido llevando a efecto numerosas operaciones también, que han dejado reducida la cantidad a vender en una cifra relativamente baja.

Por lo pronto, este es un dato. El que a nosotros nos corresponde. El comprador que sigue siéndolo como durante la mayor parte de los años de guerra, Inglaterra, viene a pensar como nosotros y las ventas son mínimas.

Esto no es óbice para que, de cuando en cuando, se venda una partidita, y a lo mejor de importancia, y lo que es infinitamente mejor, a buenos precios. El estado en que se encuentra Inglaterra respecto a precios, violentada por todos los sitios con aumentos de jornales, de gastos de transporte por causa de las enormes congestiones que en los sistemas circulatorios del Reino Unido se producen, por el acrecimiento obligado en el costo del carbón, no es óbice para que los de nuestros minerales se mantengan.

Pero si por esta parte no tenemos ninguna dificultad, respecto a otros puntos ya se encuentra.

Las ventas han disminuído mucho y los embarques en estos últimos días también y han disminuído en tal cifra, que la exportación del mes de junio seguramente quedará reducida a una cantidad mediada de la del mes anterior.

Las fábricas inglesas siguen contando con grandes stocks de mineral, aunque la huelga de descargadores del mercado de Middlesbro ha debido afectar enormemente a las fábricas por lo que respecta a sus almacenes de primeras materias. Sin embargo, no repercute esto en nuestras exportaciones, porque, como decimos, van reduciéndose a un límite insospechado dentro de la importancia de las de los últimos meses.

La desorganización de los puertos ingleses tiene culpa principal, en esta irregularidad de los embarques, pues no es tan fácil el descargue como se quisiera. Los mercados de fletes aprecian cierta abundancia de buques, pero nada se consigue con esto si su utilización está siempre a expensas de como se manejen los muelles y puntos de descarga.

Los fletes de los últimos días presentan esta abundancia de buques y un decidido empeño a contratar por parte de los armadores que se encuentran un poco abandonados de los cargadores sobre todo en vista de las restricciones de exportación carbonera de Inglaterra.

Del puerto de Bilbao se han contratado en estos días una cantidad regular de toneladas; pero sus precios han tendido al descenso por la indicada abundancia de buques y porque este tráfico es una de las salvaciones de los navíos de tonelaje medio.

Los últimos contratos tienen los precios más bajos y se han pagado chelines 30-6 a Ayr; 32-6 a Kratzwick; 27-6 a West Hartlepool; 21 a Cardiff; 21-6 a New Port; 29 a Glasgow y 26 a Rotterdam.

Del puerto de Santander se han hecho varios contratos a Cardiff a 21; a Ayr a 30; y a Ardrossan a 30.

En cuanto a precios, los de las ventas realizadas en los días últimos han variado en la siguiente forma: rubio primera a 27, de algo mejor calidad a 33 pesetas, carbonato de primera a 30 pesetas. De rubio segunda se hacen contratos a 22 pesetas.

El rubio fosforoso, cantera-lavado, tiene una cotización de 26 pesetas y otro fosforoso muy rico en hierro, se ha pagado a 27.

Las noticias del mercado principal de Inglaterra y del que depende en todos los momentos el nuestro de minas, son bastante buenas.

Los negocios continúan muy encalmados, pero los precios por término medio no han tenido variación. La exportación del distrito del Tess puede decirse está paralizada para el extranjero, pues la mayor parte de la producción queda contratada para el consumo del interior, sobre todo de las factorías de aceros que se encuentran a falta de hierro basto.

Los negocios cerrados últimamente sobre mineral de hierro de Bilbao son pocos, y los cursos presentan una reducción de unos peniques que más bien depende del precio del transporte más bajo que en otros meses, que de la falta de demandadores de cargamentos. El precio últimamente registrado se compara con el inmediatamente anterior, oscilando entre 59-6 y 70.

Nuevas Industrias

La situación especial de nuestro puerto, por lo que se refiere a la importación de granos, lo ha colocado en estos tiempos en buenas condiciones para desarrollar el comercio cerealista.

El cambio de frente que ha experimentado el mercado nacional durante la guerra cotizando en virtud de la especulación y del régimen de acaparamiento en que se desarrolla el comercio de granos de Castilla en una continua alza, ha hecho que hacia el litoral vayan expendiéndose actividades de esta clase.

Los mercados internacionales aseguran una compra barata. El transporte con el período que se acerca de fletes baratos, no será muy caro. Siempre habrá ventaja sobre el mercado nacional, a pesar del margen de protección del arancel.

Nuestros rasgos económicos son estos en todas las manifestaciones de la producción; lo mismo da que se refiera a industria, que a comercio, que a agricultura, siempre la carestía es la faceta más fácilmente bocetable.

Como decimos, estas condiciones ayudan a nuestro suelo para situar en él instalaciones que nunca tuvieron asiento en forma tan considerable. En Bilbao va a tomar carta de naturaleza la industria de la molinería. Se trata de un proyecto verdaderamente extranjero bajo el punto de vista de la grandeza del negocio, pues se montará con todos los adelantos y además en una cantidad de producción enorme y casi desconocida en España, donde las fábricas, aun siendo grandes, no tienen la consideración de las montadas en el extranjero y sobre todo en Austria-Hungría donde puede decirse que ha nacido la molinería moderna.

El negocio tiene como punto de partida la existencia de la antigua casa molinera de Bilbao, Ugalde y Compañía, que posee instalaciones de moliitura en la ría de Bilbao y en Pasajes. La nueva Sociedad tomará el nombre de «Grandes Molinos Vascos», contando con la cooperación técnica de Mr. Lucien Baumann, entendido industrial que ha dirigido en Francia los grandes molinos de Corbeill. La Sociedad girará con un capital inicial de seis millones, aportándose a la nueva entidad las instalaciones molineiras de la citada casa Ugalde.

No paran en eso los propósitos de la empresa, sino que su principal intento es instalar en Bilbao, en un lugar estratégico la gran fábrica que ha de dar el toque de modernismo en la industria molinera.

Parece ser que ya está escogido el terreno para montar la gran fábrica, habiéndose señalado los terrenos de la punta de Zorroza con fácil acceso marítimo a pleno muelle por el río Nervión y no difícil tampoco por la margen del afluente el Cadagua, caudaloso en esta parte de su unión con el río madre. La fuerza motriz será eléctrica. Se instalarán elevadores y aparatos de carga y descarga de lo más adelantado, combinando la industria con los transportes, pues siendo el principal objeto la distribución por el litoral de las harinas producidas, consideran necesario crear una verdadera flotilla de buques de escaso tonelaje para servir de instrumentos de tráfico.

Parece ser que la Sociedad, además de la citada casa Ugalde que viene a ser la iniciadora del negocio cuenta con el apoyo de dos grupos financieros importantísimos cual son la Banca Arnús, de Barcelona, y el Crédit Central de París. En los primeros momentos de la iniciación de los trabajos para la constitución de la Sociedad, se dijo que gran parte de la producción de la fábrica se encaminaría a Francia; pero ahora no parece ser se lleve esto a buen fin.

La producción que se asegurará a la instalación del río Nervión será la de 4,000 quintales diarios. El consumo de la región, que abastecerá el molino en parte, se eleva a 16,000, de modo que la competencia no existirá porque para todos habrá campo.

La noticia ha sido acogida por los elementos económicos de Bilbao con la alegría que es de suponer, pues la instalación de la industria nueva traerá al puerto de Bilbao nuevas fuentes de tráfico de las que está necesitado, y no por el presente sino por el mañana, pues caminando hacia el ocaso el sol rojo de Triano, cuando las minas se agoten habrá de buscarse sustitutivo a fuente tan inagotable de tráfico marítimo como es la de exportación de minerales.

Una línea de comunicación aérea con Francia e Inglaterra

Desde estos días cuenta nuestro puerto y su región con un nuevo elemento de comunicación que, por su sistematización y organización de enlace con las grandes vías ferroviarias y aéreas al norte del Continente, acortan enormemente las distancias con París y Londres, haciendo que nuestra comunicación postal y aún la de mensajerías y pasajeros disponga de unas facilidades de las que ahora no disponemos.

El día 27 tuvo lugar la inauguración del servicio, realizándose varios actos solemnísimos, cual ninguno de los celebrados en este orden de actividades en la península, asistiendo una escuadrilla de aviación militar francesa, el secretario de Estado de la Aeronáutica y de Transportes Aéreos de Francia acompañado de varias personalidades de su Ministerio, así como una lucida representación de los altos cargos del mismo ramo ministerial de España.

Por ahora se concreta el servicio a la línea Bilbao-Bayona, donde enlazarán los aviones con el correo Continental y en París con las grandes líneas aéreas de las casas más importantes del Continente en materia de aviación comercial, enlazando a su vez con los servicios múltiples a Bruselas y Londres. El principal objeto de esta línea es el acortamiento de la distancia a la capital del Reino Unido. Las

actuales comunicaciones, que han de desenvolverse en una serie interminable de combinaciones de trenes, ferry-boats y demás elementos navo-terrestres son tan peregrinas que el envío de una carta a Londres y su contestación implica la absorción de un plazo de unos ocho días, poco más o menos, contando con la oportunidad de tomar el primer correo a la ida y a la vuelta y que la casa comercial tenga el acierto de hacer lo mismo. Con este nuevo procedimiento de transporte la correspondencia de Bilbao a Londres determina el empleo de un plazo de 18 horas, de modo que, a lo sumo, en unas 40 horas puede ser contestado el pliego transportado y recibida la contestación en manos del primer remitente. Es un ahorro de tiempo que dentro de los nuevos métodos comerciales y visto el gran incremento que a cada momento adquieren los intereses hispano-británicos bien merece la pena de gastarse unas pesetas en la organización del servicio.

Los viajes que se hacen desde este primer momento, son uno diario de ida y vuelta, de modo que un avión viene de Bayona a Bilbao y otro va de aquí para allá. Por ahora solamente se transportarán viajeros y pequeños paquetes. Cuando queden ultimados los trámites internacionales se iniciará el servicio postal que tantas ventajas ha de reportar a los intereses económicos en general de nuestra villa. La Compañía tiene el propósito de ir ampliando el servicio a medida que las circunstancias y el ensayo lo permitan.

Los primeros proyectos estriban en la ampliación de la línea a Burdeos con lo que se conseguirá una gran facilidad para la toma de paquebotes en el Garonne, allí donde con tanta abundancia parten para la travesía del Atlántico. Por lo que respecta a los puertos españoles, los del Cantábrico y más próximos a Bilbao tendrán la primacía para las primeras extensiones, entrando ya en los cálculos de los organizadores la instalación de una nueva línea que enlace Bilbao con Santander, más adelante a Gijón y acaso si el servicio resulta hasta las rías bajas de Galicia, incluso Vigo con lo que se dará una extensión enorme a la línea y se prestará una facilidad inmensa al público, pues quien necesite viajar hasta tal puerto no tendrá que soportar el martirio de las 26 o 28 horas de tren como ahora hay que sufrir.

Tendremos al corriente a nuestros lectores de los detalles de esta manifestación de modernismo en nuestro régimen de comunicaciones así como ofreceremos detalles sobre la empresa y su organización completa en nuestro suelo.

Parécenos que no hemos dado cuenta de algo primordial. La Sociedad que lleva a cabo el proyecto se encuentra formada por capitalistas bilbaínos y franceses a partes iguales, tomando el nombre de «Compañía Franco-Bilbaína de Transportes Aero-náuticos». Las clases capitalistas de la región han dispensado a la empresa su más cordial acogida, y el capital necesario para ella fué suscrito sin titubeo y en el mismo momento de acordarse la fundación.

Situación financiera

La situación financiera de la plaza no se aclara todavía. El momento es propicio para que el mejoramiento se produzca porque la mayor parte de las grandes Compañías escogen por costumbre este pe-

ríodo lindante entre el fin del primer semestre y el principio del segundo para hacer el reparto de los beneficios del primero.

Acaso por este lado nos encontramos en una situación mucho mejor en los momentos posteriores a fin de mes, aunque hay quien lo duda porque todo se complica y si los dividendos y cupones lanzan un chorro de dinero, por otro lado este chorro se capta con los dividendos pasivos que continuamente tienen su aviso en estos días y con las nuevas emisiones en perspectiva.

Por lo pronto el Crédito de la Unión Minera emite 10 millones de pesetas en acciones de 500, a la par, correspondientes a la primera parte de la emisión de ampliación de capital de 50 a 100 millones. El Banco de Bilbao pide el segundo dividendo pasivo de sus acciones de ampliación que en conjunto absorberá alrededor de unos 12 millones y la Papelera por su parte pide también dinero, exigiendo el desembolso de 125 por acción de las recientemente emitidas que vienen a ser 20,000, resultando dos millones y medio.

Hay esperanzas de que todo se irá arreglando en el decurso de los meses veraniegos y nuestro mercado de dinero llenará de nuevo sus ubres y, por lo tanto, el mercado bursátil que en función de aquel viene, mejorará su actual semblante todo cariacontecido y arrugado por mor de las enormes pérdidas que viene produciendo la baja continuada de los meses pasados y presentes.

El Depósito franco

Parece ser que va a entrar en una fase de gran actividad nuestro Depósito franco. La instalación de las grandes gruas de pórtico que normalizaran el servicio de cargas y descargas de mercancías se encuentra ya casi terminada, siendo cosa de días ponerlas en servicio. Este será el momento en que estando todo dispuesto, pues este es el único elemento de que se adolece, se comience a trabajar con toda furia.

En estos días se ha realizado la primera operación.

Un comerciante de ferretería, aprovechando el hallarse el mercado muy abundante de género, ha situado en el Depósito una partida de mercancías de esta clase, ahorrándose el pago de los derechos y pudiendo encontrar sin perentoriedad de ninguna clase, mejor demandante de su mercancía.

Según nuestras noticias, hay algunos proyectos en perspectiva respecto a instalaciones industriales dentro del Depósito, de las cuales daremos cuenta a nuestros lectores en un próximo número, porque la «Crónica» del presente va ya alargándose demasiado.

IBAIZABAL

CORRESPONSALES

Se necesitan corresponsales administrativos para los puertos de Alicante, Cartagena, Málaga, Sevilla, Huelva, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Palma de Mallorca, Mahón e Ibiza.

CRÓNICA DE CONSTANTINOPLA

IMPORTANCIA MERCANTIL DE CONSTANTINOPLA

Constantinopla, por su posición geográfica, su puerto tan vasto y bien resguardado, debe considerarse como un centro de tránsito de primer orden, donde radican la mayoría de las transacciones mercantiles que se efectúan en Oriente.

Una actividad inmensa se ha manifestado en esta capital, tan pronto como se firmó el armisticio, para abastecer, no sólo las provincias de Anatolia, sino también todos los puertos y regiones del mar Negro, que comprenden la Rusia meridional, el Cáucaso, Rumania y Bulgaria. Todos estos países, no habiendo restablecido sus relaciones directas con los mercados de los países occidentales, se proveían en Constantinopla, que fué así su principal abastecedor. Los negociantes de esta capital realizaron con tal motivo buenos beneficios; el comercio de manufacturas — el ramo más importante entre los productos de importación — ha dado resultados que superaron todas las previsiones. Esto fué causa de que los negociantes, aleccionados por el éxito, se lanzaron en transacciones muy superiores a sus fuerzas.

La prosperidad del año 1919 quedará como memorable en los anales mercantiles de Constantinopla. En efecto, inmensos puntos de salida, comprendiendo una población de cerca ochenta millones de habitantes, hicieron de Constantinopla su principal centro de abastecimiento, mientras que los precios de las mercancías aumentaban continuamente hasta el punto de alcanzar el doble de los que se practicaban un año antes.

Igual prosperidad se notó en el comercio de exportación. La demanda ha sido grande para todos los productos del país, principalmente en opium, lana, lana mohair, seda, algodón, goma adragante, pieles, etc. En todos estos artículos también se ha verificado un aumento de cien por cien y a veces superior. Todos los exportadores realizaron óptimos negocios y la situación económica de Anatolia mejoró sensiblemente.

Pero ha sido esta una situación excepcional que no ha durado mucho tiempo y que han acortado las circunstancias: el avance de las tropas bolcheviques, ocupando sucesivamente los puertos de Odesa, Rostow, Novorossisk y Bakou, paralizó toda relación con Rusia; Rumania cesó de abastecerse en Constantinopla a causa del aumento de los precios y de la depreciación del dinero rumano; en Anatolia el estado de anarquía creado por el movimiento de las fuerzas nacionalistas, paró todos los negocios, y, además, quedan interrumpidas las comunicaciones entre el Asia Menor y esta capital.

La consecuencia de todo esto es que Constantinopla, después de un período de actividad inesperada, privada actualmente de sus puntos de salida, sufre hoy una crisis intensa; la subida de los cambios, agregada al aumento de los precios de las mercancías acrecienta las dificultades y se da el caso de que se colocan con mayores ventajas las existencias aquí almacenadas si se devuelven para su venta al país de origen, a pesar del recargo por fletes y almacenaje.

Sin embargo, la reapertura de los puntos de salida o de parte de ellos hará recuperar a Constantinopla su antigua actividad y los géneros aquí almacenados se realizarán ventajosa y fácilmente siendo preciso renovar los pedidos para atender a las numerosas demandas que afluirán en este centro mercantil.

Constantinopla ha desempeñado siempre un papel importante en las transacciones comerciales de Oriente y las circunstancias actuales le brindan una verdadera supremacía. Es probable que los países que hoy son tributarios de Constantinopla reanuden relaciones directas con el Occidente, cuando la situación política se aclare, pero visto, principalmente, lo que ocurre en Rusia, es más lógico que Europa siga tratando con ellos por mediación de Constantinopla durante mucho tiempo todavía y conserve esta capital la importancia mercantil adquirida y que sus negociantes tendrán el mayor interés en afirmar y mantener.

De las condiciones del proyecto de Tratado de paz con Turquía se desprende, a priori, que la importancia de Constantinopla aumentará todavía, pues será el centro natural y cómodo de todas las operaciones mercantiles que se efectúen con Anatolia y los puertos del mar Negro. Además de ser la ciudad donde tendrá su residencia el soberano y califa de los otomanos y el Gobierno turco, en ella se centralizarán todos los servicios interaliados que se relacionen con la administración de los estrechos de los Dardanelos y del Bósforo y los que se establecerán para la intervención financiera y judicial a cargo de los aliados.

El hecho de que Francia, Inglaterra e Italia, directamente interesadas en los asuntos de Oriente, hayan favorecido e impulsado la apertura en Constantinopla de sucursales de algunos Bancos importantes del Continente, así como el establecimiento de Agencias mercantiles subvencionadas por los Gobiernos respectivos, cuya actividad y propaganda es inmensa, es indicio indiscutible que confirma las previsiones que anteceden. Ellas deben servir de enseñanza a los españoles para que a su vez se muestren previsores, procurando conseguir idénticos o, si posible fuera, mejores resultados, aprovechando las ventajas excepcionales que las circunstancias actuales brindan a la industria española.

J. FERNÁNDEZ GUILLAMET

Constantinopla, 12 de junio de 1920

LA CONSTRUCCIÓN HOLANDESA

Según «Het Schip», fueron botados al agua en 1919 desde los astilleros holandeses 183 buques (92 vapores, 23 veleros, la mayoría a motor, 1 buque de guerra, 40 gran chalanas de canal y varios pesqueros), de acero todos ellos, no habiéndose construido ninguno de madera. El cemento ha empezado a usarse en chalanas de canal. El tonelaje total construido en 1919 se eleva a 260,000 toneladas. (400 a 10,500 toneladas). 38 buques se construían para el extranjero. Debido a lo elevado del coste los barcos pesqueros no han sido construidos este año en gran número.

NUEVAS CONSTRUCCIONES

Entre las unidades nuevamente construídas en Inglaterra merecen muy especial mención las constituidas por el trasatlántico *Tyrrhenia*, botado el 31 de mayo último en Dalmuir, y el vapor *Anglia*, construido en Dumbarton.

Es el primero de dichos barcos un moderno trasatlántico de 17,000 toneladas de registro total, capaz para transportar 265, 370 y 1,150 pasajeros, en primera, segunda y tercera clase respectivamente, además de 11,000 toneladas de carga.

Sus máquinas desarrollan una potencia de 13,500 caballos, que darán al barco una velocidad de 17 millas por hora. Son movidas por el vapor obtenido en seis calderas que, si bien están provistas para quemar aceite, utilizan de momento el carbón como combustible.

El *Tyrrhenia* es un barco de turbinas a doble hélice y sus instalaciones y decorado es de lo más elegante y cómodo conocido hasta hoy.

Todos los servicios auxiliares son eléctricos, del

tipo hidráulico-eléctrico, que substituye con mucha ventaja a la antigua instalación a vapor.

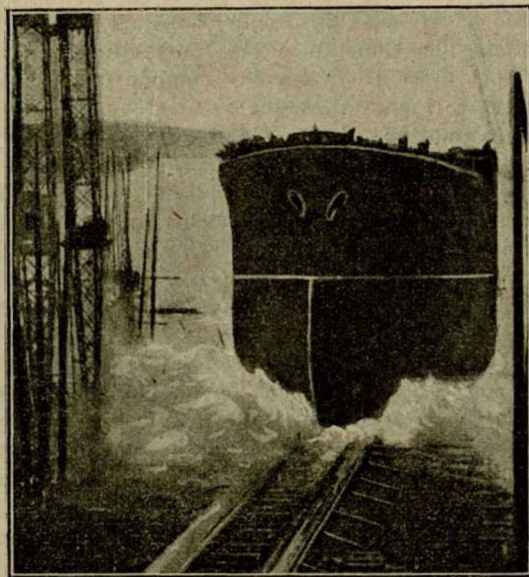
El *Anglia*, destinado a servir la línea Liverpool-Dublin, la más importante entre Inglaterra e Irlanda, es un hermoso barco construído expresamente para la navegación por el Canal. Lo mueven dos turbinas Parsons servidas por nueve calderas a tubos de agua Babcock & Wilcox, colocadas en tres locales separados. Su velocidad a plena potencia es de 25 millas por hora.

Puede transportar en total 1,522 pasajeros (936 en primera y 586 en segunda clase). Su tripulación está compuesta de 76 hombres en total.

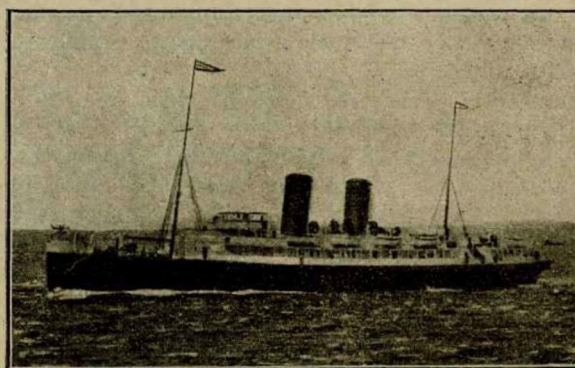
Dada la especial navegación a que el barco se destina, está provisto de un puente de mandi, en la popa, además del principal. Tanto en uno como en otro se hallan los servomotores, telégrafos, etc.; en fin, todo lo indispensable en el puente de un barco moderno.

A pesar de que la navegación a que se dedica es de muy poca duración, dispone de dormitorios para 220 pasajeros de primera clase. Como todos los barcos de pasaje modernos, su instalación y decorado nada deja que desear.

Las fotografías que, tanto del uno como del otro, publicamos dan una idea perfecta de la importancia de las nuevas construcciones descritas.



Botadura del nuevo vapor *Tyrrhenia* de la Compañía Cunard Line



El nuevo buque inglés *Anglia* botado en los Astilleros de William Denny Brothers, Ltd., de Dumbarton

NUEVOS ASTILLEROS FRANCESES

La «Compagnie General de Constructions Navales de Conéron» (Loire Inferieure) constituida recientemente con domicilio en París, prosigue con gran actividad el arreglo de sus astilleros y talleres:

Los astilleros están situados en Conéron, a 15 kilómetros de Nantes, a la orilla derecha del Loire. Las gradas de construcción serán tres y podrán contener buques de 15,000 toneladas.

La primera de estas gradas estará terminada dentro de 3 o 4 meses e inmediatamente se procederá a poner la quilla del primer buque que será un cargo de 4,500 toneladas de registro bruto.

La instalación de los talleres es absolutamente moderna. La casa se dedicará también a la construcción de calderas marinas.

LAS CONSTRUCCIONES EN CHINA

Según un despacho de Hong-Kong en los «Taikoo Dockyard», actualmente se está construyendo un considerable número de buques que serán incorporados a la flota de la «China Navigation Co., Ltd.» Uno de estos buques, el vapor «Szechuen», fué botado recientemente, habiendo revestido gran solemnidad la ceremonia del bautizo.

Este buque mide 320 pies de eslora, 41 de manga y 24 pies, 9 pulgadas de puntal; su tonelaje de registro bruto es de 2,600 toneladas.

Los departamentos para pasajeros están dispuestos con gran confort, contando con excelentes instalaciones para la oficialidad.

Las máquinas y calderas y la maquinaria auxiliar han sido construídas igualmente en los astilleros Taikoo.

CRÓNICA DE GÉNOVA

Para la libertad del tráfico

El Gobierno italiano había concertado un acuerdo con los armadores para dejar los buques en libertad de navegación. Este acuerdo no ha sido cumplido todavía y los armadores y las demás entidades del ramo de navegación están pidiendo al Gobierno, por medio de la prensa, que deje la requisa de los buques, haciendo ver la conveniencia para el país de que la navegación sea libre.

La Marina mercante italiana, antes de la guerra no era suficiente para atender a las necesidades de la nación. Menos lo puede ser hoy después de las pérdidas sufridas durante la guerra. Esta insuficiencia de tonelaje hace que una parte muy notable del tráfico italiano sea hecho por compañías extranjeras que frecuentan los puertos de Italia cargando mercancías y haciendo competencia a la Marina italiana.

Bien es verdad también que el tráfico italiano aumenta de día en día y, sobre todo, su puerto principal, que es Génova, está constantemente abarrotado de mercancías, yendo la mayoría de ellas, en tránsito para Suiza, Austria y Alemania.

El mundo entero atraviesa un periodo de crisis muy grande por la escasez de productos. Esto hace que los precios de los transportes, los fletes, hayan alcanzado cifras fantásticas.

El pueblo italiano se queja, con razón, de que las crecidas ganancias de las empresas recaigan sobre los géneros de primera necesidad. Italia carece de carbón, y de cereales que importa por miles de toneladas al año y en este caso sería justo que el Gobierno interviniera buscando un flete de favor para estos artículos, fijando una cifra de la carga que los armadores estarían obligados a transportar anualmente por cuenta del Estado. La intervención del Estado debe limitarse a esto. Para el resto los armadores deben ser libres.

Esto es lo que piden los armadores, esto es lo que pide el comercio italiano para ayudar al pueblo y fomentar la navegación, ya que la Marina italiana dista mucho de encontrarse en condiciones de máximo rendimiento, pues con la requisa la nación pierde centenares de millones y la Marina mercante italiana ve algo comprometido su propio porvenir.

Acabada la guerra y eliminados los peligros de la navegación y dados a desaparecer casi por completo los transportes militares, ningún interés justifica que sigan los buques requisados por el Gobierno.

El 70 por ciento de la Marina mercante italiana está hoy requisada por el Estado. Estos buques, que sirven varias líneas comerciales, cobran fletes privados de las mercancías y pasajeros que embarcan. Los armadores reciben una compensación fija del Gobierno y están obligados a dar a éste cuenta minuciosa de todos los gastos e ingresos que efectúen y a los que el Gobierno da o no su aprobación. Debido a la lentitud con que se despachan los asuntos gubernamentales, las cuentas tardan en resolverse, a veces, hasta dos años. Esto hace que los armadores no se ocupen mucho de sus buques y además, percibiendo un interés muy limitado, dejan casi abandonadas sus líneas.

Otra pérdida muy grande es la que resulta de los buques requisados para el transporte de cereales y carbón. Los viajes de ida de dichos buques, la mayoría de las veces son hechos en lastre, pues no es fácil encontrar carga para el puerto al que el Gobierno manda los buques.

Al objeto de que cesara este estado de cosas, después de muchas y muy largas gestiones se llegó a un acuerdo entre los armadores y el Gobierno para dejar libre la navegación.

Este acuerdo tenía que entrar en vigor el 1.º de mayo, basándose en las siguientes condiciones:

«1.ª Los armadores se comprometen al transporte de las materias primas y de los productos indispensables al país a un flete equivalente a dos tercios del flete corriente.

2.ª Los buques de línea, o sea de pasajeros, se comprometen, también, al transporte de mercancías por la propia capacidad de estiba.

Estos fletes serán establecidos por una comisión de funcionarios del Gobierno y de los armadores.»

Todo esto está muy bien y es muy bonito, pero estamos a últimos de junio y el decreto... no se ha aplicado todavía.

El desarrollo de la Marina mercante italiana

Reducido de mucho el tonelaje italiano a causa de la guerra se encuentra hoy con pocos *cargo boats* habiendo perdido la mayor parte de ellos en la campaña submarina.

Pero Italia no duerme; pensó enseguida en hacer una flota más grande que la que antes tenía. Por medio de la prensa se realiza, desde hace mucho tiempo, una campaña en favor de la Marina mercante, excitando a los armadores y constructores navales, buscando la protección del Gobierno para estos últimos y empujando a los armadores para la compra de nuevas unidades y dárles apoyo a fin de tener una Marina nacional grande, que equivale a decir hacer una nación próspera.

El problema de la reconstrucción del tonelaje preocupó, a todo el pueblo italiano y el Gobierno y las entidades competentes dieron el apoyo suficiente para rehabilitar la Marina, y más todavía, hacerla superior; más grande de lo que era antes de la guerra.

En 1914 Italia tenía un tonelaje de 1.534,738 toneladas. A principios del año 1919 contaba con 1.039,720 toneladas.

Hoy sería muy difícil hacer un cálculo aproximado del tonelaje que tiene, pero a título de información diré que cuenta ya con un tonelaje de 1.671,000 (sin contar los buques austriacos que tiene requisados). No es de extrañar esta cifra si hacemos un pequeño examen de los grandes astilleros que cuenta hoy Italia. Difícil sería el poderlos nombrar a todos ya que del más pequeño pueblo marino sale hoy un buque de hierro, de madera o de cemento, ya sea de vapor o de vela.

El año pasado, por esta fecha, había en construcción 66 buques de vapor, de los cuales 22 de madera, con un tonelaje aproximado de 239,930. En la actua-

lidad hay en construcción 166 buques, con un tonelaje de 355,241 toneladas.

Las mayores unidades construídas durante el año pasado fueron las siguientes:

	Toneladas
<i>Ansaldo IV</i>	d. w. 5,350
<i>Ansaldo VII</i>	d. w. 5,360
<i>Ansaldo San Giorgio II</i>	d. w. 5,563
<i>Ansaldo Savoya II</i>	d. w. 5,288
<i>Castelporciano</i>	d. w. 5,500
<i>C. B. II</i>	d. w. 2,250
<i>Ybis</i>	d. w. 4,550
<i>Montello</i>	d. w. 6,105
<i>Sestri</i>	d. w. 5,400

Construídos en los astilleros redentos:

<i>Monte Grapa</i>	d. w. 6,950
<i>Ombia</i>	d. w. 7,659
<i>Piave</i>	d. w. 6,950

En total 12 importantes vapores de carga de los cuales 10 son de cerca unas 11,000 toneladas.

Es preciso hacer notar los astilleros austriacos que han quedado en poder de Italia, astilleros que, por su buena organización, su buen emplante y su buena disciplina pueden ser puestos en primer lugar de todos los astilleros italianos.

Los astilleros de San Marco, propiedad de la Compañía «Navigazione Libera Triestina», podían construir antes de la guerra en sólo 90 días un buque de 10,000 toneladas. En la actualidad, en dichos astilleros se están concluyendo varios buques. Los más grandes son el *Monte Grapa* y el *Duchesa d'Aosta*, de 15,000 toneladas de desplazamiento y 11,000 de carga, con una velocidad de 12 millas. Tienen alojamiento para pasajeros de primera clase, solamente unos diez camarotes, y los departamentos para la

tripulación responden a la máxima exigencia moderna del confort, de higiene y de práctica marinera. Además de estos están, para terminar, el *Marina*, el *Cherca* y el *Sabina*, de 12,000 toneladas de desplazamiento y de 8,700 de carga útil, con una velocidad de 11 millas.

Estos buques pertenecen todos a la Compañía «Navigazione Libero Triestina», la cual está desarrollando un vasto programa de construcción que comprende más de treinta unidades con un tonelaje total de cerca 250,000 toneladas, que deben quedar listas por todo el año 1921. Por cuenta de dicha sociedad, de la que nos ocuparemos más adelante, trabajan hoy casi todos los astilleros de Trieste.

* * *

En Génova los astilleros Ansaldo están terminando el grandioso vapor *Duilio* de la «Navigazione Generale Italiana».

Este hermoso buque es de 20,000 toneladas d. w., construído exprofeso para la línea Génova-Buenos Aires. Será uno de los más grandes y más elegantes liners de los que hacen el tráfico entre Europa y Sudamérica. Las dimensiones son: eslora, 193 m.; manga, 23 m.; puntal, 15'2 m.; proa derecha y popa de crucero.

El *Duilio* es gemelo al *Giulio Cesare*, botado hace poco tiempo a Wallsend, construído en los astilleros de Swan «Hunter & Wigham Richardson Ltd.».

Estos buques son a turbinas. La velocidad en pruebas debe ser 19'5 millas constantes.

Tiene alojamiento para 1,800 pasajeros, de los cuales 210 de primera clase y 210 de segunda, además del alojamiento para 500 hombres de tripulación.

ANTONIO TORRES

Génova, junio de 1920.

CRÓNICA DE NUEVA YORK

Los servicios de la «Hamburg Amerika»

Por recomendación del «Shipping Board» «W. A. Harriman & Company», de New York y la «Hamburg-Amerika», la mayor de las antiguas líneas alemanas, han llegado a un acuerdo en virtud del cual, la primera de las citadas Compañías, que acaba de adquirir largo interés en la corporación «Chandler & Company» y la «American Ship and Commerce Corporation», ambas de esta, restablecerá la mayor parte de los antiguos servicios marítimos de la «Hamburg American Line», con buques de propiedad y bandera norteamericana.

La casa Harriman está, desde hace algunos años, interesada en la «Merchants Shipbuilding Corporation», «Chester Shipbuilding Corporation» y la «Independent Steamship Corporation», astilleros norteamericanos los dos primeros y compañía de navieros la última. Más tarde, en 1919, adquirió un importante bloque de acciones de la «American Hawaiian Steamship C.º», y más recientemente también, se interesó en los negocios marítimos de Lord Cowdray, de Londres.

El contrato con la «Hamburg Amerika», es por veinte años y se supone que esta prestará la mayor parte de su personal ejecutivo y sus agencias.

Los buques ex alemanes

El «Shipping Board» ha cedido a la «United States Mail Steamship Company», de New York, con la garantía de la «France & Canadá Steamship Corporation», los vapores de pasaje ex alemanes siguientes, cuyos antiguos nombres se figuran entre paréntesis:

NOMBRE	Tonelaje	Pasajeros	Velocidad
<i>George Washington</i> (George Washington)	25.570	2.755	19
<i>Pocahontas</i> (Prinzess Irene)	10.893	1.930	15 1/2
<i>Mount Vernon</i> (Kronprinzessin Cecilie)	19.503	1.576	23 1/2
<i>Callao</i> (Sierra Córdoba)	8.226	159	—
<i>Susquehanna</i> (Rhein)	10.058	2.080	13
<i>President Grant</i> (President Grant)	18.072	3.303	14 1/2
<i>America</i> (Amerika)	22.622	2.567	17 1/2
<i>Princess Matolca</i> (Prinzess Alice)	10.981	—	15 1/2
<i>Agamemnon</i> (Kaiser Wilhelm II)	19.361	1.693	23 1/2
<i>Antigone</i> (Neckar)	9.985	1.920	14
<i>Amphion</i> (Köln)	7.409	656	12 1/2
<i>Fredonm</i> (Iroquois)	5.640	1.265	12 1/2
<i>Madawaska</i> (König Wilhelm II)	9.410	—	15 1/2
<i>Aeolus</i> (Grosser Kurfürst) (1)	13.102	1.965	14 1/2
<i>Huron</i> (Friedrich der Grosse) (1)	10.771	1.827	14 1/2

(1) Condicional.

La cesión es por el término de cinco años, a un tipo de fletamento de \$ 3'50 al mes, por tonelada neta de registro, corriendo de cuenta de la corporación todos los gastos, de conservación y explotación, incluso seguros, además de los gastos de habilitarlos para el servicio convenido.

Para recorrido y reparaciones, concede el «Shipping Board», una franquicia máxima de 30 días al año.

Al finalizar el fletamento, la Corporación tendrá la preferencia para la compra de los barcos al tipo y condiciones que entonces fije el «Shipping Board».

En caso de efectuarse la compra se acreditará a la Corporación el importe de los gastos de habilitación de los barcos para los servicios convenidos, menos una depreciación anual de 7 ½ %. Si la compra no tuviera lugar, este mismo importe sería devuelto en metálico a la Corporación.

El contrato obliga a la «United States Mail Steamship Company» a mantener los siguientes servicios:

New York a Queenstown, Cherbourg y Bremen, regresando por Cherbourg, Southampton.

New York a Dover, Boulogne, Danzig y vuelta.

Boston a Queenstown, Cherbourg y Bremen, regresando vía Southampton, Cherbourg.

La Corporación tendrá, también, el derecho de establecer una línea al Mediterráneo.

El capital y la gerencia de las dos mencionadas corporaciones, son completamente norteamericanos.

Aún así, hay muy fundadas razones para creer que el antiguo «Lloyd Norte Alemán», de Hamburgo, no es ajeno a esta combinación.

Dificultades con las uniones obreras, han causado a la navegación de cabotaje de la costa atlántica de los Estados Unidos, una pérdida, de cerca de ochenta y seis millones de dólares, desde enero de 1918 a fin de mayo pasado.

Según declaración de la «Merchants Association», de New York, entre las dos fechas antedichas ha habido 16 huelgas, que han afectado a la citada navegación de cabotaje hasta el punto que, durante el año 1918 estuvo paralizado el movimiento de los buques el 14 %, en 1919 el 15 % y en los cinco primeros meses del corriente año el 64 %.

Dice la «Merchants Association» que las líneas de cabotaje están sujetas a la arbitrariedad de 14 diferentes uniones, a saber: Asociación Americana de Capitanes y Pilotos; Asociación de Maquinistas Navales; Unión de Marineros; de Fogoneros, Engrasadores y Cabos de Agua; de Camareros; de Cocineros Navales; de Boteros; de Capitanes de Remolcadores; Hermandad Internacional de Carreteros; Unión de Chófers de Camiones; de Medidores y Almaceneros; de Estivadores; Maquinistas de Grúas y Fogoneros de las mismas.

Actualmente son los estivadores de New York los que están en huelga, por pedir que el jornal que venían percibiendo de 65 centavos de dólar por hora, durante ocho horas, con \$ 1'00 por hora extra, se les eleve a 80 centavos por hora y \$ 1'20 por hora extra. Este último es el jornal que ganan los estivadores de buques de altura.

Dicen los estivadores de cabotaje que su jornal es insignificante para vivir. Objetan los armadores que si bien el jornal de los estivadores de altura es ma-

yor, los de cabotaje tienen trabajo constante, mientras que los de altura no lo hacen con tanta regularidad, razón de su mayor jornal.

La competencia que los ferrocarriles hacen a la navegación de cabotaje es tan grande, que según declaran los armadores, cualquier aumento de gastos significa su ruina.

El tipo de los jornales de estiva de cabotaje, por hora, durante los últimos años ha sido:

PUERTOS	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
New York y Boston	0.30	0.30	0.35	0.35	0.48	0.65	0.65
New Orleans-Mobile	0.30	0.30	0.30	0.35	0.45	0.60	0.60
Philadelphia	0.225	0.225	0.25	0.30	0.40	0.65	0.65
Baltimore	0.20	0.20	0.22	0.25	0.35	0.65	0.65
Norfolk	0.22	0.22	0.22	0.25	0.40	0.50	0.50
Charleston	0.25	0.25	0.25	0.30	0.40	0.40	0.40
Savannah	0.22	0.22	0.22	0.27	0.35	0.40	0.40
Galveston	0.30	0.30	0.30	0.35	0.40	0.60	0.60
San Francisco	0.50	0.50	0.50	0.65	0.80	0.80	0.90
Seattle	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.70	0.90

TABLA COMPARATIVA DE LOS JORNALES DE ESTIVA, POR HORA, DE TRABAJO ORDINARIO EN BUQUES DE ALTURA EN PUERTOS DE LOS ESTADOS UNIDOS

PUERTOS	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Boston	0.33	0.33	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80
New York	0.33	0.33	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80
Philadelphia	0.30	0.30	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80
Baltimore	0.25	0.25	0.275	0.35	0.50	0.65	0.80
Norfolk	0.25	0.275	0.30	0.35	0.55	0.65	0.80
Charleston	0.20	0.20	0.20	0.25	0.35	0.50	0.60
Savannah	0.25	0.25	0.25	0.25	0.30	0.50	0.60
Mobile	0.30	0.30	0.30	0.35	0.50	0.65	0.80
New Orleans	0.40	0.40	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80
Galveston	0.40	0.40	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80
Seattle	0.45	0.45	0.50	0.65	0.80	0.80	0.90
San Francisco	0.55	0.55	0.55	0.70	0.80	0.80	0.90

La tarifa actual fué objeto de contrato entre Armadores y Uniones de estivadores en diciembre del pasado año, después de largo lock out y es obligatoria para ambas partes hasta 1.º de diciembre del corriente año.

Las horas de trabajo son ocho, de 8 a 12 y de 1 a 5.

Las horas extras se pagan a razón de \$ 1'20 y el trabajo en días festivos a razón de \$ 1'20 por hora.

N. N.

Nueva York, 11 junio 1920

EL REPARTO DE BUQUES ALEMANES EN CONSTRUCCIÓN

El tratado de paz imponía a Alemania la entrega de los buques comerciales que en aquel momento se hallaban en construcción y que sumaban 325,000 toneladas. La cuestión estaba en saber a quien correspondería los gastos necesarios para terminar la construcción de estos buques. El asunto hace pocos días ha sido resuelto en Londres de acuerdo con la delegación de navegación alemana. Los buques serán terminados a costas de Alemania; los aliados recibirán una cantidad de buques equivalente a 225,000 toneladas, dejando las 100,000 toneladas restantes a Alemania, escogiendo los buques cuya construcción esté más atrasada.

La conferencia internacional de Génova

La importancia de los Congresos y Conferencias internacionales es indiscutible en esta época de internacionalismos y aproximaciones más o menos sinceras. Expónense en tales reuniones la opinión de cada pueblo y márcanse los derroteros que han de seguir en determinadas cuestiones las naciones concurrentes a la discusión pacífica de los Congresos y Conferencias. Cuando estas asambleas se congregan para discutir y encauzar cuestiones marítimas tienen un doble interés para nosotros españoles por ser de derecho una nación marítima y por ende eminentemente internacional y por participar en acuerdos que han de redundar en beneficio de nuestra industria y comercio navales.

La Conferencia Internacional del Trabajo en Washington dió pie a la reunión de conferencias internacionales por industrias y oficios y a consecuencia de ser una de las más requeridas acordóse reunir sin pérdida de tiempo la Conferencia del Trabajo Marítimo en Génova.

Para unas naciones tienen los acuerdos de dicha Conferencia más importancia, pero otras y no de las menos poderosas navalmente por cierto, parecen considerarla algo secundaria, como Inglaterra y Norteamérica, cuya organización del trabajo de obreros

e intelectuales o técnicos del mar se halla ya tan adelantado por sí, sin la coacción de las circunstancias que trajo e impuso la Gran Guerra, que apenas necesitan ligeras mejoras.

La posición de España en el plano de la Conferencia es en realidad la del Cuerpo Obrero marítimo, que espera soluciones decisivas y saludables de la Conferencia; marinos, marineros, del capitán al paje clásico de los Códigos esperan buenas nuevas y resultados ventajosos de los acuerdos sobre las horas y condiciones del contrato de trabajo que en Génova se tomen por norma, a la que vamos indudablemente sin preparación para mantener, sostener o rebatir puntos de vista en que los nacionalismos marítimos en Conferencia Internacional puedan situarse.

El Parlamento, el Gobierno español dirán la última palabra y se adherirán o no a los acuerdos que sin duda alguna han de tener un interés especial y hasta serán una sorpresa para los elementos gubernamentales, acostumbrados a legislar y reglamentar, ejecutar y juzgar por cuenta de España y nunca o pocas veces de acuerdos internacionales.

En la Conferencia del Báltico y mar Blanco al discutirse la intervención de los armadores en la Conferencia del Trabajo Marítimo de Génova, resolvió



Los alumnos de la Escuela Naval Española, en viaje de prácticas a bordo del crucero *Relna Regente*, en la visita que hicieron a los Talleres Ansaldo, de Génova.

protestar del principio adoptado por la Conferencia de Washington sobre el trabajo de las ocho horas a bordo, tanto por no haber expuesto sus puntos de vista los armadores interesados como por la dificultad de la aplicación del citado principio.

Ocho horas de trabajo es hoy una victoria internacional de los trabajadores. Ocho horas de trabajo a bordo es una victoria antigua a bordo de los buques ingleses y americanos. Pero llevar las cosas al punto de determinar exactamente el trabajo realizable en ese tiempo e inmiscuirse en lo que un capitán, amo después de Dios, pueda disponer del tiempo a bordo en diversas circunstancias, es algo

que puede perturbar la economía marítima, dar al traste con la disciplina moral que debe imperar en el ambiente de a bordo y es acarrear una serie de complicaciones que han de redundar en la vida marítima corriente.

Pero hay otras cuestiones pendientes de solución de mayor importancia. Hay un número de costumbres en absoluto ilegalizables, cuyas consecuencias funestas crecen, unas veces en marineros y marinos y otras en armadores y propietarios de naves. Nuestro deseo es que desaparezcan muchas corruptelas, como ha desaparecido la legal pacotilla. ¡Génova hablará. — WORLD.

EN LOS ASTILLEROS DE TARRAGONA

Botadura del vapor «Mont Sant»

Día de gran movimiento fué en Tarragona el 29 del pasado mes de junio. La causa no era para menos ya que se trataba de botar el primer vapor de altura construido en los Astilleros que los señores Mallol levantaron en aquella ciudad.

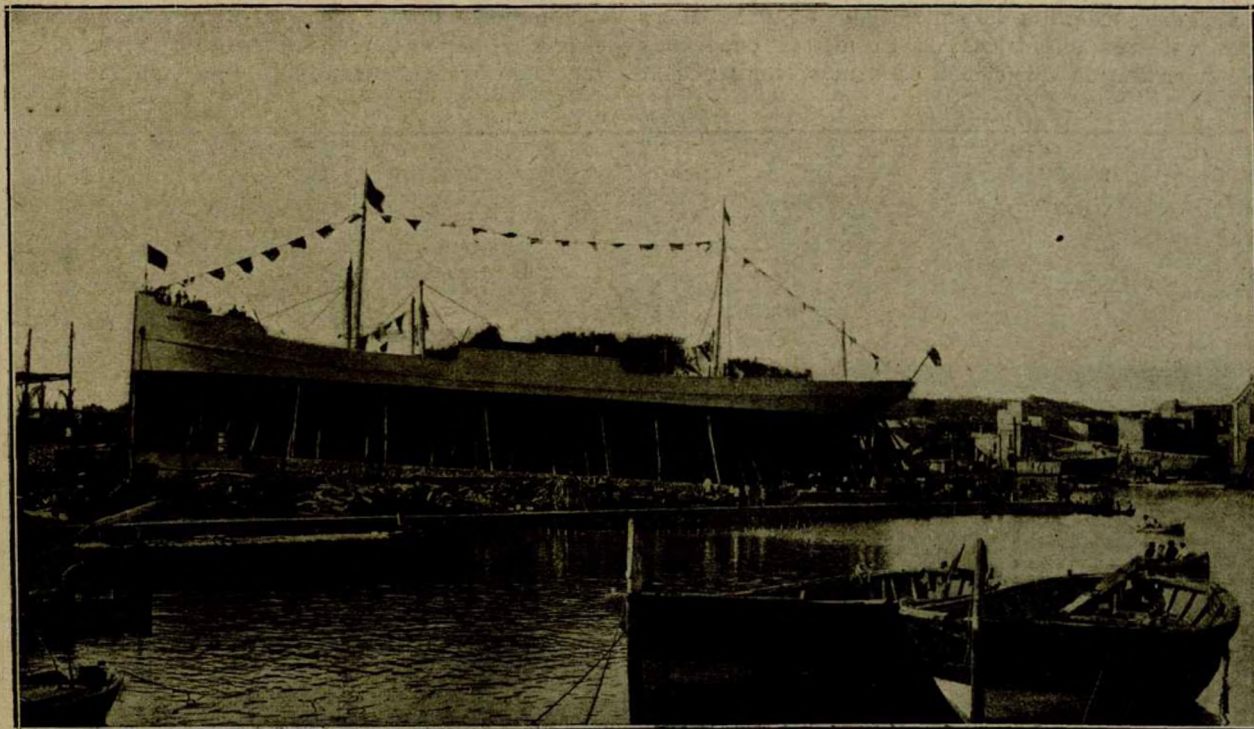
La botadura estaba anunciada para las cinco de la tarde, pero a partir de las tres era tan grande el número de personas que se reunieron en los terrenos del Astillero, que a pesar de la superficie de los mismos, se hacía sumamente difícil la circulación por aquellos lugares. Sin ninguna exageración podemos afirmar que estaban presentes al acto más de las dos terceras partes de los habitantes de la ciudad.

El nuevo vapor llevará el nombre de la más alta montaña de aquella comarca, y antes que termine el año actual será botado otro barco gemelo del anterior que se halla ya muy adelantado.

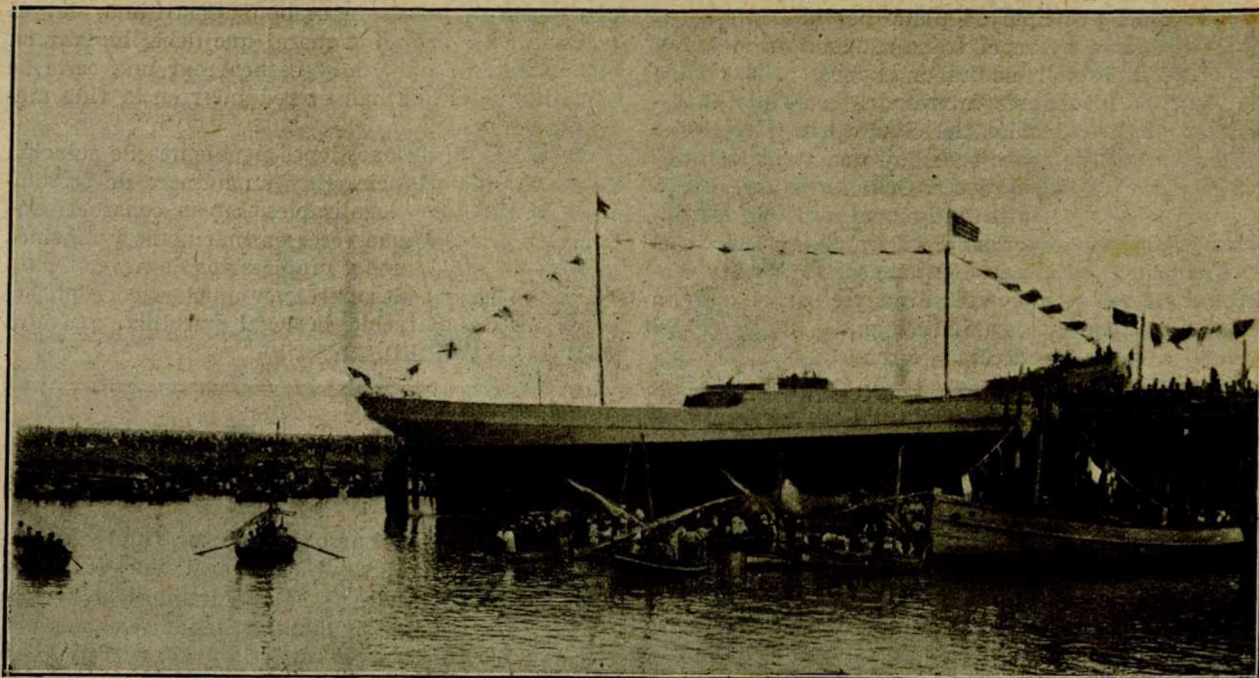
Momentos antes de la hora anunciada para la

botadura, llegaron el arzobispo doctor Vidal y Barraquer, junto con el capitán general don Valeriano Weyler, los generales Sánchez Manjon y Martínez Anido junto con sus ayudantes, siendo recibidos con los honores correspondientes; también se reunieron los señores Emo, de la Audiencia; el alcalde señor Monteverde; José Gatell, presidente de la Cámara de Comercio; Soriano, director de Obras públicas; Comandante de Marina, quienes fueron recibidos por los señores Bonet, Marqués de Monsolí, y Mallol (don Tomás, don Emilio y don Matías).

Revistiéndose de pontifical el Dr. Vidal y Barraquer, bendiciendo el casco del nuevo vapor *Mont-Sant*. Después de este acto y previos los preparativos preliminares para la botadura dirigidos por el ingeniero naval del Astillero don Mateo Abelló, desde el tablado montado junto a la proa de la nueva nave, la distinguida señora Marquesa de Monsolí, madrina de la ceremonia, cortó la cinta que la amarraba, rompiendo



El *Mont-Sant* preparado para el lanzamiento



Momento de entrar al mar el vapor *Mont-Sant*

sobre el casco la consabida botella de champaña, en cuyos solemnes instantes corrió majestuosamente el buque sobre sus gradas, entrando gallardamente en el agua a las seis y dos minutos de la tarde, ante un desbordamiento de entusiasmo de todo el inmenso público congregado en aquellos sitios, que con sus aplausos y vítores atronaba el espacio. Amenizó el acto la banda del Regimiento de Albuera.

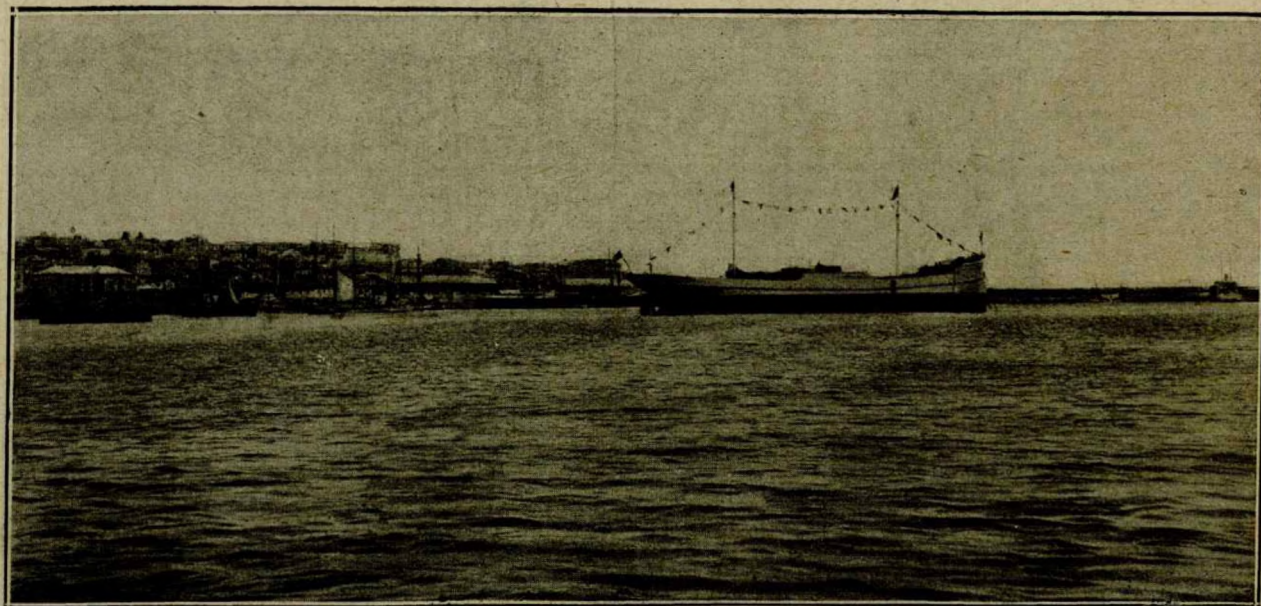
Las características del nuevo vapor *Mont-Sant*, son las siguientes:

Eslora, 62 metros; manga, 9'28; puntal, 5; calado, 4'84; desplazamiento en máxima carga, 1,750 toneladas; máquina de triple expansión de 500 HP.; dos calderas cilíndricas de 85 metros cuadrados de superficie de calefacción cada una: construcción

mixta de hierro y madera; dos bodegas con dos escotillas de carga cada una y un volumen total de bodegas de 1,110 metros cúbicos; cuatro maquinillas de vapor para carga y descarga, servo-motor a vapor, además del gobierno a mano; molinete del ancla a vapor; dinamo para alumbrado eléctrico; telegrafía sin hilos; velocidad, unas nueve millas. Los planos son aprobados por el Lloyd Internacional Bureau Veritas.

Una vez el buque en el puerto, fué atracado en el muelle, hallándose empavesados todos los demás surtos en aquél, lo que realzaba la brillante fiesta.

Cuantos invitados concurrieron al acto, fueron obsequiados por el Consejo de Administración y altos funcionarios de la casa con un espléndido lunch.



El *Mont-Sant* fondeado momentos después de su botadura

LOS MERCADOS

Carbones.

Syren and Shippyig, discutiendo la cansada cuestión del negocio carbonero inglés con motivo del *meeting* de Exportadores de Carbón de Gales, muestra pesimismo sobre el porvenir. La protesta unánime de los congregados contra el persistente control del Gobierno, a pesar de sus promesas de próxima libertad de comercio, fué transmitida al Comisario de Carbones, produciendo el efecto «del agua en el plumaje de un cisne». Sin duda alguna todos los pasos serán inútiles hasta fines de agosto, en que cambiarán algún tanto su política los hombres que dirigen las corrientes comerciales inglesas. Parece ser que actualmente el carbón sale de las minas galesas para ser llevado en ferrocarril a lugares donde no se consume, faltando, en cambio, en regiones de consumo constante, a pesar de la buena organización emanada de la Comisaría de Carbones para la distribución del producto.

Los carbones en las estaciones de carboneo inglesas sigue escaseando, siendo muchos los vapores que hacen escala en Azores y otros puntos esporádicos y últimamente se ha creado en Cristianía una Estación surtida de carbón americano para los buques que hacen tráfico entre el Báltico e Inglaterra.

En la Bolsa de Carbones de Cardiff discutióse entre propietarios mineros y comerciantes exportadores la cantidad exportable de carbón desde Gales. Se calcula en 13 millones y medio de toneladas, incluyéndose las que el Almirantazgo pueda requerir, que no bajará de cuatro millones.

Indicase con ello que tan sólo 9 millones y medio podrán ser dedicados a la exportación, comparado con 29 millones en 1913, 21 en 1914, 18 en 1915 y 17 en 1916.

Aceites combustibles.

La cuestión de Méjico y el aumento gradual en el consumo del aceite combustible trae consigo una constante alza en los precios que redundan en la actividad comercial y política de algunas naciones para procurarse y asegurar el control de las tierras petrolíferas de Caucasia y Mesopotamia.

Aceites minerales

No obstante los enormes destrozos que la invasión austro-germana produjo en campos, industrias y comercio de Rumanía, la producción de aceite mineral en algunos pozos es sumamente satisfactoria desde diciembre de 1919. Últimamente la «London & Midland Oil C.» adquirió la propiedad de tres fuertes sindicatos rumanos que han producido 2,600 toneladas por mes desde el pasado enero.

La importación inglesa de aceites minerales llegó durante el primer trimestre de 1920 a 173 millones de «gallons» (4'54 litros) (1913: 114 millones; 1919: 179 millones), con un valor de 57 $\frac{1}{2}$ millones de duros, (1913: 11 $\frac{1}{2}$ millones; 1919: 50 $\frac{1}{2}$ millones), de los 43 millones «gallons» de petróleo de alumbrado; 40 $\frac{1}{2}$ de petróleos motrices; 22 $\frac{1}{2}$ de lubricantes. La reexportación de petróleo refinado llegó a 13 $\frac{1}{2}$ millones de «gallons» valorados en 5.367,000 duros (1913: 617,745 «gallons», con un valor de 130,800 duros).

Hierros y aceros

El mercado inglés de Sheffield, que tanta importancia tiene para las industrias constructoras navales se ve impedido para la entrega de importantísimos pedidos de varias clases de aceros, siendo muy difícil de procurarse las aleaciones de acero, ferrovanadio, ferrotungsteno, etc. Tan prolongada situación de incapacidad en un centro como Sheffield repercute en los precios de las existencias y obliga a la formación de poderosas corporaciones como la «Sheffield Steel Products C.» que amalgama el capital de varias empresas elevado a 50 millones de pesetas y con capacidad industrial para producir 1,000 toneladas de acero Siemens, 150 de acero eléctrico, 50 de otros géneros de acero por semana.

Plomo

La producción plomífera japonesa, no obstante su importancia, no basta a las necesidades de su industria por lo que importa de Australia cuyos precios llegaron a su auge en septiembre de 1918 en que se cotizaba el picul o 60 kilos a 80 pesetas Yokohama (1914: 60 kilos 7 pesetas 50 céntimos), y actualmente a 66 pesetas. El refinado del plomo se estima en 40 pesetas por picul. Japón, que en 1913 producía 3,800 toneladas, valoradas en 308,000 duros produjo en 1917 15,500 toneladas evaluadas en 280,000 duros con la explotación de sus minas en las regiones de Okayama y Cifú. En 1919, sin embargo, sucedió una depresión en el mercado comprador (fábricas de pinturas, cables, tuberías, ácido acético), por la competencia que Europa hacía al Japón en Singapur y mercados orientales y por no haberse realizado el augurio de grandes crisis sociales y políticas en los Estados Unidos, España, Méjico y Australia, principales productores de plomo.

Japón importó en 1917, época de su mayor rendimiento minero, 23,000 toneladas de mineral de plomo y en 1919 solamente 150 toneladas, importando en cambio en galápagos de plomo 15,000 toneladas en 1917 y 40,000 en 1919, la mayor parte de Australia.

Zinc

El Japón, que en 1913 exportaba en su totalidad la producción de minerales de zinc (34,000 toneladas), inició en 1914 la industria de la refinación produciendo 14,000 toneladas de mineral y 6,000 toneladas de zinc refinado. En 1917 su producción, si bien descendía a 2,000 toneladas, el zinc refinado obtenido valía 13 millones de duros (55,000 toneladas). En 1919 si bien ha decrecido ha sido más por la baja de el precio de mercado que por la cantidad producida en las refineries. Los mercados ruso e inglés fueron, durante la guerra, sus favorecedores más constantes. La importación actual en el Japón de mineral de zinc, lingotes, planchas y usado, es superior en comparación a la de 1917 en lingotes y planchas, habiendo disminuido considerablemente la de mineral que se hacía desde Australia. La gran demanda de planchas de zinc desde China y Siberia hará revivir la industria refinadora japonesa. Inglaterra y Francia siguen adquiriendo en el Japón los lingotes de zinc a razón de unas 2 pesetas kilo.

SEGUROS MARÍTIMOS

Situación del seguro

En la prensa inglesa, y especialmente en la profesional de asuntos marítimos, ha sido publicado y comentado el discurso del presidente del Consejo de administración de la Compañía de seguros «Eagle, Star and British Dominions» ante la junta general de accionistas celebrada en Londres el 14 de mayo último. El interés extraordinario que dicho discurso ha despertado, ha sido debido a reflejar admirablemente, al referirse a la propia Compañía, la situación general del seguro marítimo.

En él se expresa, al tratar del ramo de seguros marítimos, que el año 1919 fué otro año de perturbación para los aseguradores, debido principalmente al mayor coste de las reparaciones; no limitándose solamente a las reparaciones efectuadas en Inglaterra, sino en todas partes, especialmente en América. Son interesantes las siguientes cifras: al final del año 1918, el coste de las reparaciones era dos veces y media superior a los precios de antes de la guerra. Al final de 1919, el aumento era de tres veces y media; y la proporción sigue en aumento, lo cual representa una carga muy pesada para los aseguradores.

Durante el año 1919, los aseguradores aumentaron las primas sobre buques en un 10 %; pero en 1920, aunque un nuevo aumento hubiera sido justificado, fué decidido mantener las primas sin aumentarlas. Desgraciadamente, debido al servicio que prestaron durante la guerra, los vapores no fueron conservados en su estado habitual, y los aseguradores tocan aun las consecuencias de ello, junto con las del enorme incremento de lo que puede llamarse nuevo tonelaje de guerra. La lista diaria de siniestros indica la diferencia entre los buques de construcción anterior y los construídos durante la guerra, lo que afecta igualmente a los seguros sobre cargamentos y sobre buques. La pérdida de tonelaje en buques mayores de 500 toneladas, entre vapores y veleros, excede durante el primer trimestre del año actual, en unas 30,000 toneladas, de las pérdidas sufridas durante los seis primeros meses del año último.

Las liquidaciones de siniestros sobre cargamentos fueron ligeras en 1919, debido a que la mayor parte de pérdidas importantes ocurrieron hacia fin de año y se liquidaron en 1920; pero las pérdidas en los primeros cuatro meses del corriente año han sido de mucha importancia y han afectado a toda clase de negocios. El aumento del valor de los cargamentos debería redundar en beneficio de los aseguradores, porque ello aumenta el volumen de operaciones; sin embargo, a pesar del mayor importe a asegurar, la tendencia es más bien hacia una reducción de primas que al mantenimiento de los antiguos tipos. Debe añadirse a esto, la presión de los corredores para obtención de condiciones más onerosas, a las mismas primas; siendo de lamentar que lo logren en muchos casos. Continúa sin remediar la congestión en muchos puertos, lo cual es un riesgo de gran importancia.

Las pérdidas ocasionadas por los riesgos de robo,

sustracción y faltas han ido en aumento durante los últimos años, y en los últimos doce meses han sido extraordinariamente importantes. Ocurre lo mismo en todos los países; y con objeto de atajar el mal, los aseguradores acaban de acordar un compromiso en virtud del cual los asegurados sólo podrán indemnizarse del 75 por ciento de cada pérdida. Se espera que ello surtirá el efecto deseado e inducirá a los comerciantes a tomar las medidas necesarias para averiguar donde se efectúan las sustracciones, y de este modo llegar con el tiempo a extirpar el mal. Análogas observaciones corresponden a las faltas en la entrega de mercancías. Actualmente los armadores están en realidad exentos de responsabilidad como a transportadores, debido a las cláusulas de los conocimientos. Los aseguradores sostienen que esto no debe seguir, y se comprende que si los armadores compartieran las pérdidas, tomarían medidas para que se ejerciera mayor vigilancia en la custodia de las mercancías que pasaran por sus manos.

Termina las consideraciones respecto al seguro marítimo, declarando que su perspectiva para un porvenir inmediato no es del todo buena; que es conveniente adoptar una prudente política, que conceptúa ha de ser a lo largo beneficiosa para la Compañía, pero que implicará una reducción muy considerable de primas por seguros marítimos; y, finalmente, que es indudable que en adelante deberá dedicarse la mayor atención a la aceptación de seguros, y que cada riesgo deberá ser analizado cuidadosamente.

Riesgos de guerra

El Tribunal de Apelación de Londres ha confirmado últimamente dos sentencias muy interesantes para los aseguradores. Una de ellas se refiere a la pérdida del vapor *Ardgantock*, que haba sido requisado por el Gobierno inglés y se hundió en febrero de 1918 por choque con el remolcador de la armada inglesa *Tartar*. Ambos buques navegaban sin luces y el *Tartar* estaba en servicio de patrulla. El juez a quien correspondió este caso falló que el hundimiento fué debido a operaciones de guerra, y que la reclamación por la pérdida del buque deba recaer sobre las pólizas del riesgo de guerra. El Tribunal de Apelación confirmó dicha sentencia a últimos del mes de abril.

El segundo caso es sobre una sentencia declarando que los daños resultantes de una colisión entre el vapor de Liverpool *Richard de Larrinaga* y el buque de guerra inglés *Devonshire* eran también a cargo de los aseguradores del riesgo de guerra, y no de los que cubrían el riesgo marítimo, por tratarse de una colisión entre dos buques, uno de ellos un crucero, que navegaba sin luces, sin que ninguno de ellos fuera culpable del accidente.

Al ocurrir el choque ambos buques estaban navegando de noche, sin luces, de acuerdo con las órdenes del Almirantazgo. El *Richard de Larrinaga* formaba parte de un convoy que había salido de Newport News para Manchester, mientras que el

Devonshire se dirigía de Halifax a Hampton Roads para reunirse a una expedición a la que tenía que convoyar. El recurso de apelación estaba basado en que el crucero al ocurrir el accidente no estaba empleado en una operación de guerra, sino que simplemente estaba en viaje para iniciarla. La sentencia fué, sin embargo, confirmada por el Tribunal de Apelación y desechado con costas el recurso de los aseguradores del riesgo de guerra; declarando el Tribunal que un buque al dirigirse a un punto determinado para emprender un servicio de guerra, estaba ya en realidad dedicado a una operación de guerra, y que ésta fué la causa próxima del siniestro que se discutía.

Otro caso interesante sobre riesgos de guerra ha sido resuelto recientemente por el Tribunal Supremo de Alemania. Se trataba de 748 balas de algodón que conducía el vapor *Lautenfels*, de la línea Hansa, en verano de 1914, desde puertos de la India a Hamburgo. Al declararse la guerra, el *Lautenfels* se refugió en Port Said. Obligado, más tarde, por el Gobierno del Kedive a abandonar el puerto, fué capturado por un crucero inglés y conducido a Alejandría. Por orden del Tribunal inglés de Presas de dicho puerto, el cargamento fué transportado a Inglaterra, donde fué realizado el algodón y su importe quedó reservado para futuras disposiciones, en poder del Tribunal de Presas. Las mercancías estaban aseguradas de riesgos marítimos y de guerra, y los asegurados reclamaron que debía ser declarada la pérdida total del cargamento por haber sido vendido por las autoridades inglesas. El Tribunal de primera instancia y el de Apelación confirmaron la reclamación de los demandantes, declarando en su sentencia que si bien el Tribunal de Presas de Alejandría no había en realidad condenado las mercancías, había autorizado la venta del cargamento.

El Tribunal Supremo falló también en favor de los demandantes, pero discrepó de los términos de las sentencias anteriores. Según la sentencia del Tribunal Supremo, no bastaba, para presumir la pérdida del cargamento, que el Tribunal de Presas permitiera su venta. La negativa del Tribunal de Presas de Alejandría a condenar el cargamento, consistente en mercancías que en aquellos días no habían sido declaradas contrabando de guerra, suponía que tales mercancías no serían declaradas presa legítima. El hecho de permitir el Tribunal de Presas la venta del cargamento, podía ser atribuido a falta de algodón en aquel tiempo, al paso que la reserva de que el producto fuera pagado al Tribunal, hacía suponer la eventualidad de que su importe sería entregado, al final de la guerra, a los dueños del algodón. En muchos otros casos el Tribunal inglés de Presas, bien por causa de la carestía de los productos, o del peligro de deterioro de las mercancías, había ordenado la venta de los cargamentos sin condenar las mercancías como contrabando de guerra o presa legítima. La cuestión real a resolver era, por consiguiente, si debía considerarse como pérdida total la venta del cargamento por orden de un Tribunal de Presas enemigo, en caso de ser cobrado y retenido por el mismo el producto de la venta. El Tribunal Supremo, aunque falló en favor de los demandantes, hizo constar, sin embargo, que mientras existiera la eventualidad de

que las mercancías pudieran ser recobradas después de la terminación de las hostilidades, o su valor en el mercado al ocurrir la captura fuera recobrabable, no podría ser justificado el abandono; pero que el abandono de las mercancías a los aseguradores, como pérdida total, sería justificado en caso de que ni las mercancías, ni su valor, pudiesen ser recobrados por los poseedores originales.

Este enojoso conflicto del abandono en caso de captura o detención, ha sido previsto en las «nuevas reglas alemanas para seguro marítimo de 1919», adoptados por los aseguradores alemanes y redactados en colaboración con las Cámaras alemanas de Comercio y otras corporaciones; de cuyas reglas nos ocuparemos en un próximo número de esta Revista. En una de las cláusulas de las nuevas condiciones se establece que en caso de requisición, detención o embargo, podrá hacerse el abandono después de un período de seis meses de haber sido tomada una de tales medidas por una potencia beligerante.

Riesgo de minas

Otro siniestro ha hecho de nuevo patente la realidad de la existencia del riesgo de minas. El remolcador inglés *Boswell*, que remolcaba al vapor ex alemán *Santa Teresa*, de Iquique a Hamburgo, con cargamento de nitrato a bordo, al pasar por la costa holandesa, el 11 de junio, chocó con una mina frente a Terschelling y se hundió, pereciendo dos de sus tripulantes. El *Santa Teresa* no sufrió daño alguno y fué recogido por otros remolcadores, que lo condujeron a Nieuwediep.

Nuevo accidente del «España núm. 4»

En el puerto de Santos ocurrió el 16 de junio un choque entre el vapor español *España n.º 4* y el inglés *Bruyere*. Afortunadamente los daños no tuvieron la importancia que se desprendía de las noticias telegráficas publicadas por la Prensa diaria. Ambos buques sufrieron sólo averías en la obra muerta. El *España n.º 4* fué recogido en Santos, apreciándose el coste de las reparaciones en unas 3,600 libras esterlinas; pero, habiendo sido encontrado en buen estado de navegabilidad, siguió viaje para Buenos Aires, donde reparará.

Las averías del *Bruyere* fueron de poca importancia.

Pérdida del «Roger de Lluria»

Los trabajos de salvamento del casco y cargamento del vapor *Roger de Lluria* fueron interrumpidos a mediados de junio por el mal estado del mar, que ocasionó nuevas averías de importancia en la bodega número 3. Las últimas noticias publicadas por el «Lloyd's» comunican, con fecha 18, que a causa del mal tiempo el buque se había partido por la parte de popa del departamento de máquinas; considerándose inútiles nuevos intentos de salvamento. La Empresa de salvamento estaba ya retirando las bombas, proponiéndose continuar más adelante los trabajos para salvar el resto del cargamento. Desde el 11 de junio habían sido extraídas otras 400 balas de algodón. Según dicha información, parece que los armadores se niegan a entregar la carga que ha sido ya salvada.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Durante el presente mes de junio se han publicado las siguientes disposiciones referentes a la Marina mercante:

Caja Central de Crédito marítimo.—Instalando las oficinas de ese organismo en el edificio «La Regalada» lindante con el Ministerio de Marina (D. O. núm. 126).

— Por R. O. de 31 de mayo se modifican algunos artículos del Reglamento de Pósitos de Pescadores, en consonancia con aquel organismo (D. O. n.º 129).

— La real orden de 5 de junio dicta reglas para la hipoteca de embarcaciones que han de quedar afectas a la garantía de préstamos efectuados por la Caja Central de Crédito Marítimo (D. O. núm. 12).

Estaciones radionomométricas.—R. O. disponiendo se establezcan en Estaca de Barés (u Ortega), Toriñana, Trafalgar, Montetoro y Tarifa, y, sucesivamente, las que se consideren necesarias para la navegación y defensa del territorio («Gaceta» del 10).

Impuesto de transportes.—En las conducciones de mercancías a remolque en las tres clases de navegación, se exime del mismo la gabarra o trenes de gabarras en remolque y se dispone que a estos efectos se consideren dichas gabarras y remolques como una sola y única embarcación cuando pertenezcan unas y otros a la misma entidad. («Gaceta» del 6).

Junta Consultiva.—Por R. O. de 27 de mayo se declara la existencia de cuatro vacantes en dicho organismo, convocando elecciones para cubrirlos y dictando reglas para celebrarlas. («Gaceta» del 2).

Maquinistas navales.—Por haber sufrido extravío el nombramiento de segundo maquinista a favor de don Leopoldo Panizo, se dispone la expedición del duplicado. («Gaceta» del 2).

Puertos.—Se autoriza a la Sociedad Astoreca, Arqueta y Compañía para construir en la margen derecha de la ría de Bilbao un varadero para reparación de embarcaciones menores. — Se concede a los Sres. Suárez

y Compañía, autorización para construir una planchada con escalera en la margen derecha de la misma ría. —Se legaliza un taller de construcción y reparación de embarcaciones establecido en «El Promontorio» en la bahía de Santander. («Gaceta» del 30).

Puerto de Motril.—Rescindiendo la contrata de las obras de ese puerto y disponiendo se adquieran los materiales que ya han sido objeto de valoración. («Gaceta» del 27).

Practicajes.—R. O. de 31 de mayo estableciendo normas para regular las obviaciones de que trata el Reglamento de practicajes. (D. O. núm. 127).

Patrones de cabotaje.—En virtud de acuerdo de la Junta consultiva, por R. O. del 5 se modifica el modo de substituir el patrón de cabotaje a los pilotos, en caso de necesidad. (D. O. núm. 137).

Peritos inspectores.—Se declara desierto el concurso abierto para proveer la plaza de Valencia por no haberse presentado aspirantes al mismo. (D. O. núm. 143).

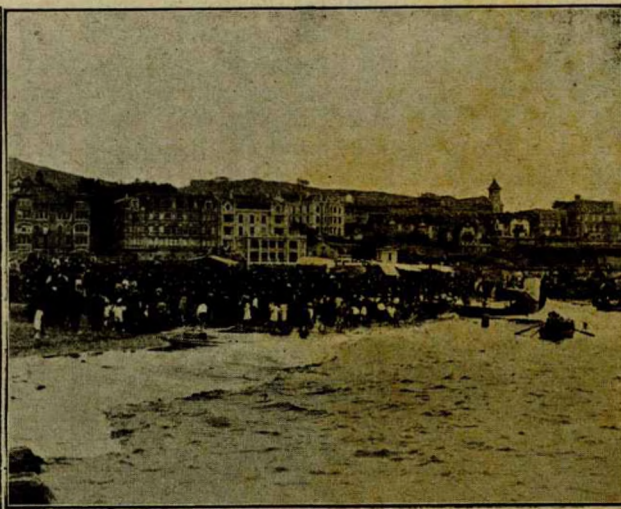
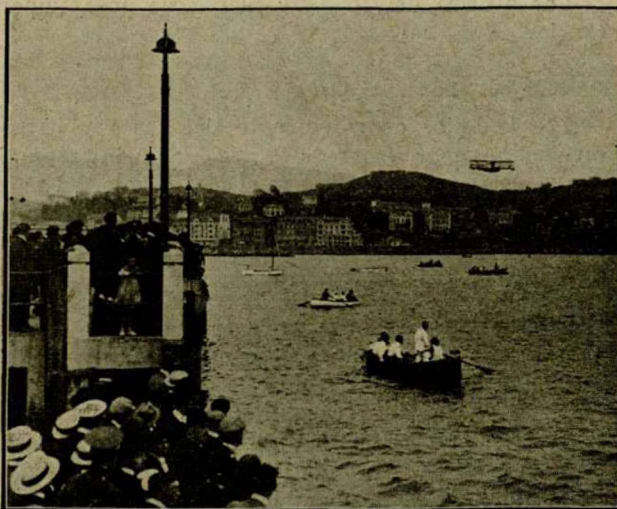
Post-guerra.—Señala el tipo de flete argentino para los buques requisados con destino a España, fijándolo en 135 pesetas la tonelada. («Gaceta» del 10).

Radiotelegrafía.—Las repúblicas del Ecuador y de Checoslovaquia se han adherido al Convenio internacional de radiotelegrafía. («Gaceta» del 16).

Recompensas.—Por servicios especiales prestados a la Marina se concede la cruz del Mérito Naval, libre de gastos a D. Manuel Rueda, director de la Compañía Naviera Euskera. (D. O. núm. 144).

Tarifas de máxima percepción.—En la «Gaceta» del 15 aparece la R. O. aprobando las presentadas por la Compañía de los vapores correos interinsulares de Canarias, para el corriente año.

Uniformes.—Aprobando los de la oficialidad de la Compañía naviera «Sota y Aznar». (D. O. núm. 137)).



Inauguración del servicio aereo-postal Bilbao-Bayona

MISCELÁNEA

La descarga en los puertos italianos

Con referencia a informaciones publicadas sobre la situación política y económica de Italia, y sobre todo para responder a las noticias alarmistas circuladas recientemente sobre el desorden y la mala administración que reina en los puertos italianos, incluso los de Génova y Trieste, el Director general del Tráfico Marítimo italiano, ha publicado una estadística de la cual la siguiente lista es un resumen, que demuestra la cantidad de carbón y cereales descargados en diferentes puertos de Italia durante los dos últimos años:

1918	Buques carboneros	Buques transportes de granos	Buques con carga general
Abril.	—	400	—
Mayo.	938	486	—
Junio.	928	529	514
Julio	885	548	351
Agosto.	815	567	432
Septiembre.	808	560	477
Octubre	709	481	523
Noviembre.	715	386	264
Diciembre	684	424	212
1919			
Enero	796	431	208
Febrero.	845	491	249
Marzo	899	491	318
Abril	820	676	276
Mayo	908	605	575
Junio	805	662	727
Julio.	818	750	550
Agosto	955	672	450
Septiembre	876	723	625
Octubre.	910	575	411
Noviembre	827	529	336
Diciembre	659	620	540
1920			
Enero	739	644	431
Febrero.	845	611	390
Marzo.	885	626	511
Abril	903	646	—

El puerto de Amberes

El movimiento habido durante el pasado mes de mayo demuestra que el puerto de Amberes ha recobrado la brillante situación que tenía antes de la guerra.

Durante el citado mes han entrado en este puerto 705 buques, de los cuales 628 son vapores y 77 veleros, sumando entre todos 936,653 toneladas.

El siguiente cuadro patentiza la importancia de las cifras apuntadas.

	1914	1919	1920
Febrero.	995,436	239,594	698,286
Marzo.	1,295,104	357,588	838,257
Abril	1,155,270	399,351	899,744
Mayo	1,259,037	524,073	936,653

Antes de la guerra Amberes, Rotterdam y Hamburgo ocupaban el mismo rango: pero el movimiento del puerto de Amberes durante el mes de mayo, a pesar de cuatro años de bloqueo, ha sido doble que el de Rotterdam y tres veces mayor que el de Hamburgo.

Muy que notar también que el tránsito alemán que antes de la guerra influía extraordinariamente en el movimiento de este puerto ha desaparecido casi totalmente.

La clasificación de los buques entrados, según su pabellón, es como sigue: 360 ingleses, 93 belgas, 49 no-

ruegos, 36 americanos, 36 holandeses, 27 franceses, 23 daneses, 22 suecos, 14 alemanes, 13 españoles, 8 japoneses, 7 griegos, 6 italianos, 5 finlandeses, 3 portugueses, 1 leton, 1 ruso, 1 brasileño.

Según su país de origen, la clasificación es la siguiente:

436 buques llegados de Inglaterra, 62 de Escandinavia y el Báltico; 44 de América del Norte; 32 de Francia; 30 de la Plata; 23 de España; 16 de las Indias Inglesas; 14 de Holanda; 11 del Mediterráneo; 9 de otros puertos belgas, 5 del Extremo Oriente, 5 de las Indias occidentales; 5 del Brasil; 4 del Africa occidental y Congo; 2 del Mar Negro; 2 del Pacífico; 2 de Australia; 1 del Africa oriental, y 2 buques entrados en descanso.

Salidos 702; 448 con carga.

Nuevos servicios

La South American Company (la Chilean Line), que desde 1890 ha realizado el servicio de la costa occidental de América entre Valparaíso y el Istmo y que actualmente es una de las de tráfico más intenso a través del Canal de Panamá con estación de término en Cristóbal, anuncia la inauguración de un nuevo servicio entre Valparaíso y New York utilizando el vapor «Renaico», uediéndose como ha hecho hasta ahora la línea Valparaíso-Cristóbal, al transporte de carga y pasajeros.

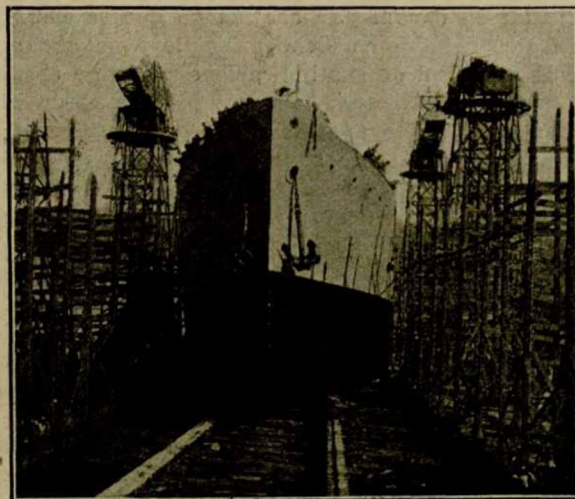
El vapor «Renaico», ha sido comprado recientemente a la «Toigo Kissen Kaisha», en cuya flota figuraba con el nombre de «Nippon Maru». Este vapor fué construído en 1898; actualmente ha sido notablemente modificado y equipado de nuevo con notable confort. El tonelaje de registro bruto del «Renaico» es de 5,919 toneladas.

—La Royal Packet y la Navigation Company han establecido en Sydney las agencias de una nueva línea de vapores entre Holanda y Australia, cuya inauguración tendrá lugar dentro de dos meses.

Los astilleros de Hog Island

El nombre de estos astilleros es conocido universalmente y cualquier reseña o historia de la construcción naval de los últimos años sería incompleta si no fueran citados en ella.

Para algunos este nombre evoca los momentos difíciles del período álgido de la guerra submarina, cuando la Marina mercante de las naciones aliadas iba des-



El nuevo vapor *Guernica*, de la Compañía Auxiliar Marítima de Bilbao

apareciendo en el fondo de las aguas y era preciso contrarrestar estas pérdidas con un momento de producción naval. Para otros el nombre de Hog Island significa un momento de esperanza y de entusiasmo que había de contribuir a la victoria final.

Estos astilleros empezaron a construirse en diciembre de 1917 y botaron el primer buque en agosto de 1918.

En estos astilleros se ensayó el procedimiento de fundición, construyendo grandes moldes de los cuales salían ya contruidos los principales elementos del buque.

Para dar idea del inusitado desarrollo que adquirieron estos astilleros, basta decir que en la época de su mayor actividad ocuparon 30,000 obreros y que funcionaban 50 gradas divididas en cinco secciones de diez gradas cada una.

Actualmente en los diques pueden acomodarse 28 buques a un mismo tiempo.

Se construyó una grua de gran potencia destinada a cargar las grandes máquinas; de manera que las cal-

deras son instaladas en el buque antes de botarlo.

La siguiente lista demuestra la magnitud de este centro de construcción y su enorme capacidad de producción.

La primera quilla se puso en 12 de febrero de 1918 y en 5 de agosto de 1918 se botó el buque.

En 30 de mayo de 1919 batieron el record mundial, botando 5 buques en 48 minutos y 10 segundos.

El área de Hog Island es de 927 acres, 50 gradas, 7 muelles de 1,000 pies de longitud por 100 de anchura; obreros ocupados, 25,000.

92 buques botados hasta 20 de mayo de 1920, clasificados con la más alta calificación por el Lloyd's y el American Bureau (725,775 toneladas de peso muerto), 78 buques entregados hasta la citada fecha, con un total de 610,350 toneladas de peso muerto, que han merecido las más altas calificaciones de los centros citados. Estos buques han recorrido más de 1,252,136 millas y han transportado más de 950,000 toneladas de carga.

UNA NUEVA CORREDERA PARA BUQUES

Leemos en el *Shipping* que la «American Navigator Log Corporation» ha lanzado al mercado una nueva corredera para barcos, instrumento que desde hace mucho tiempo ha sido experimentado y que, según parece, ha dado buen resultado.

El principio en que se basa la nueva corredera no puede ser más sencillo. Un tubo provisto de una membrana registra la presión del agua. Como el tubo va fijo a determinada profundidad bajo la línea de flotación, es fácil deducir de la presión obtenida por la velocidad del barco la producida por la altura de agua que sobre él se encuentra. Eléctricamente, lo que ninguna dificultad puede ofrecer, se transmite la presión, mejor dicho la diferencia de presión entre la obtenida por la velocidad y la que proviene de la altura de agua a un aparato indicador colocado en el puente de mando.

El aparato se halla por completo libre, dice el *Shipping*, de toda influencia externa como hielo, hierbas flotantes, etc., y tampoco ejerce sobre él ninguna influencia perniciosa el movimiento de cabeceo o balanceo del barco, de lo que se deduce que sus resultados han de ser exactos.

Nosotros creemos recordar que para medir la velocidad de la corriente de un río, con objeto de calcular su caudal ya hace tiempo que se emplean aparatos basados en dicho principio y no dudamos de la exactitud de sus indicaciones; ello no obstante hasta que no conozcamos de manera exacta del modo como dicho aparato irá instalado tendremos nuestras dudas sobre su continua eficacia.

En efecto, el tubo deberá ir adosado al casco a una altura conveniente; los fondos de los barcos por la acción continuada del agua del mar y de todo cuanto en ella vive se ensucian de tal manera que en contados meses se hace imprescindible poner el barco en seco y proceder a su limpieza.

Ahora bien, ¿será posible mantener la abertura del tubo que constituye uno de los órganos de la corredera, en estado de constante limpieza?

Si es así sin duda se tendrá en todo momento una indicación exacta de la velocidad del barco, pero en caso contrario si se obstruye, aunque sea de manera muy parcial la entrada del tubo, el aparato registrador indicará una velocidad tanto más

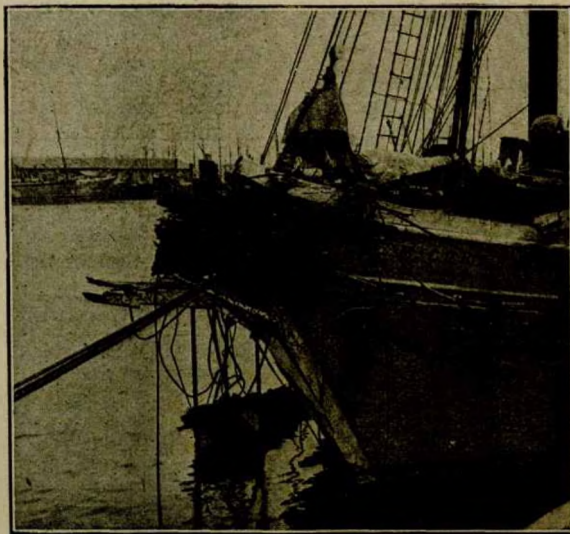
errónea en sentido dismuntivo, como obstruida esté la boca del tubo.

Cuando conozcamos más detalles de la nueva corredera con mucho gusto los daremos a la publicidad, por cuanto un aparato que en todo instante señale con exactitud en el puente de mando la velocidad de la nave, es de la mayor importancia para la seguridad de la misma.

BARCO CON AVERÍAS

La fotografía adjunta representa el pailebot inglés de tres palos *Beryl M. Corkum*, abordado cerca de nuestro puerto por el vapor de la misma nacionalidad *Río Preto*.

Como se ve en el grabado el pailebot perdió sus baupres y botalón, además de resultados del choque desbarboló del mastelero de trinquete.



El *Río Preto*, después del abordaje, tomó a remolque al pailebot mencionado y lo condujo a nuestro puerto, continuando el vapor su viaje. La avería es curiosa y no reviste ninguna excepcional importancia; ya que en caso de necesidad hubiera el velero haber podido continuar por sus propios medios.

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 31 de Julio y 15 de Agosto de 1920

Núms. 9-10

Subscripción: España 15 pesetas año
» Extranjero . . . 20 » »
Número suelto 0 75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: Teléfono 4863 A.

≡ AVISO IMPORTANTE ≡

A partir de este número la Redacción y Administración que tenían a su cargo "LA MARINA MERCANTE" han cesado en sus funciones por haber pasado a otra empresa la propiedad de esta Revista.

CONSTRUCCION NAVAL

GIRÓSCOPOS CONTRA EL BALANCEO

Suprimir los balances, o por lo menos amortiguarlos, ha sido desde hace innumerables años la preocupación de los constructores y son muy numerosas las experiencias realizadas para evitar el balanceo en los barcos, no solamente en los de guerra en los que la inmovilidad de la plataforma de tiro es primordial cuestión, sino también en los mercantes que conduzcan pasajeros.

El procedimiento más simple consistía, hasta ahora, en la colocación de las llamadas quillas de balance situadas bajo la flotación. Si bien es indiscutible que este procedimiento modera en cierta medida la amplitud de las oscilaciones, no resuelve el problema de manera satisfactoria, como se ha podido comprobar en los acorazados ingleses del tipo «Orión», que en pruebas efectuadas en el golfo de Gascuña experimentaron balances hasta de 18 grados a cada una de las bandas.

También se ha intentado amortiguar los balances por medio de depósitos apropiados colocados a cada banda y reunidos por una tubería. El defecto de este sistema consiste en el mucho espacio ocupado por los depósitos y tuberías.

El giróscopo ha resuelto el problema y hoy día se halla ya instalado en barcos de tonelaje variable de 150 a 10,000 toneladas.

Hace unos 25 años que el señor Thornycroft advertía al Instituto Naval de Arquitectos que, a su entender, sería posible suprimir los balan-

ces en los barcos por medio de fuerzas que neutralizaran la impulsión de las olas, y que éstas fueran obraran de manera preventiva, lo que sería mucho mejor que intentar parar el balance una vez el barco hubiera ya iniciado su movimiento de balanceo. Desde este punto de vista el señor Sperry ha construido una máquina capaz de contrabalancear las impulsiones de las olas, oponiendo a ellas fuerzas contrarias iguales que se interponen de manera continua entre los pares productores de oscilaciones.

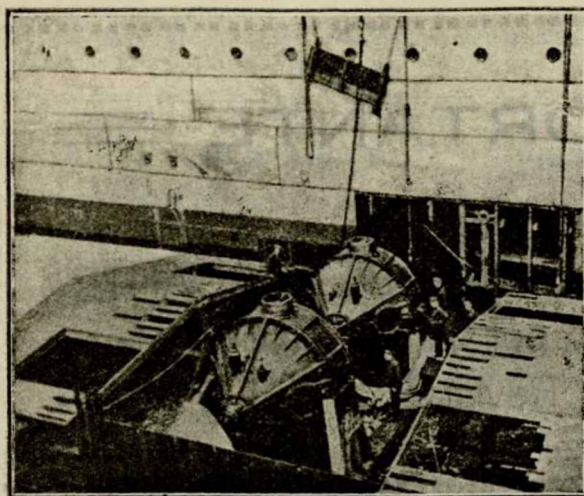
Las fuerzas que el principio obran sobre un buque son relativamente pequeñas, y si se logra anularlas el balance no puede prosperar como sucede siempre en los barcos que no están provistos de aparatos contra los balances; en ellos se ve iniciarse una ligera inclinación que se acentúa progresivamente hasta a alcanzar en algunos casos 45, y más, grados; luego durante un cierto tiempo las oscilaciones se mantienen constantes.

El período de la ola es el tiempo que transcurre entre el paso sucesivo de dos crestas por un mismo punto; el período del balance, que es prácticamente constante para las oscilaciones, representa el intervalo transcurrido entre el momento en que el navío inclinado a un lado ha tomado una posición igual pero sobre la otra banda.

Numerosas curvas tomadas con ayuda de instrumentos especiales han permitido observar que, para los grandes barcos «en condiciones normales

de carga», el período de balance máximo no pasa de 12 segundos: el de las olas, las más largas, es inferior a dicha cantidad. Su altura (tratándose de las olas más formidables observadas en los Estados Unidos) no debe ser superior a 15 metros; en los peores casos su longitud varía de 150 a 180 metros y su duración de 10 a 11 segundos.

Para mejor comprensión de lo que vamos a escribir, es indispensable hacerse perfecto cargo de como un buque, con una estabilidad ordinaria, empieza a balancear para llegar a su máximo de



Instalación de un Giróscopo estabilizador Sperry a bordo del «Henderson».

balance de manera consecutiva. Para simplificar la exposición, admitamos que la dirección de la ola es, perpendicular al barco, esto es que este es paralelo a las crestas de las olas.

Tomemos el caso más simple, el de una ola del Océano, de las que subsisten después de un fuerte temporal de viento, cuyo perfil se parece mucho al de una curva sinusoidal.

En un período, el buque se halla de momento sometido a una impulsión de una banda, variando gradualmente, y cuando esta impulsión se anula, se halla sometida a una influencia parecida de la banda opuesta siendo las dos fuerzas producidas por una misma ola.

En el momento en que estas fuerzas cambian de signo, pasa la cresta de la ola por bajo la quilla.

En tiempos duros la formación de las olas es muy variable puesto que el período no se mantiene constante durante una duración de tiempo cualquiera y que el perfil de la ola se aproxima más al de una curva trocoidal que al de una senoide. Cuando la ola tiene un perfil de esta naturaleza, o por lo menos se acerca a él, los momentos bajo las cuales las fuerzas máximas tienden a obligar al buque a inclinarse, no son simétricos durante el período de la ola, pero el carácter de la impulsión queda igual al de una senoide. Con mares irregulares, como las producidas por rachas de viento, los períodos cambian rápidamente de fase lo que es debido a que obran al mismo tiempo diversos sistemas de olas.

Si examinamos un diagrama de amplitud de oscilaciones, nos damos cuenta que el balance aumenta gradualmente y muy despacio, cesando después y continuando acto continuo. Es el caso que se presenta cuando el período, de la onda se acerca al período natural de las oscilaciones propias del navío y al mismo tiempo se halla en fase con dichas oscilaciones y cuando la impulsión se halla francamente fuera de fase con el balance del barco, la amplitud disminuye.

Algunas veces se nota un cambio brusco y ello sucede siempre que el barco se encuentra alcanzado por un sistema de ola en desacuerdo completo con su período, de tal modo que hallándose inclinado hacia una banda, la nueva impulsión le obliga a tumbarse hacia el otro costado.

Cuando existe concordancia entre los períodos de balance y los de la ola, esto es, cuando son sincrónicos, los balances no crecen de manera indefinida porque, como la duración de las oscilaciones es constante, cuanto más aumenta la amplitud, más crece la velocidad del movimiento y en su consecuencia, la resistencia debida a los frotamientos del agua sobre la carena aumenta también, lo que al final acaba por detener la oscilación; ésta pertenece constante un cierto tiempo.

El máximo de amplitud en una ola sincrónica llega a veces a 45 grados.

Como ya hemos indicado, las fuerzas que deben aplicarse para contrabalancear el efecto de la primera impulsión de la ola son muy pequeñas y el objeto del aparato es el de impedir que se produzca la aceleración del balance; obrando de esta manera se ha observado que los balances no pasan de dos grados a cada banda.

Emplearemos la palabra precesión para las inclinaciones que tomará el eje del giróscopo, que pueden llegar a 70 grados a cada banda, pero el término usado nada tiene que ver con la precesión especial a todos los giróscopos en los cuales el eje oscila alrededor de una recta la que describe, con movimiento uniforme, un cono al rededor de la vertical: estas observaciones no son visibles más que cuando disminuye la velocidad del giróscopo, a causa de sus pequeñas amplitudes y de sus muy cortos períodos.

La velocidad de precesión del eje del gran giróscopo es aproximadamente un 10 por 100 mayor que la rapidez del balance del barco: suponemos que se trate de estabilizar un barco cuyo período de balance sea igual al de la ola; el eje se inclinará, por ejemplo, a 60 grados de la vertical a la derecha, para después trasladarse a 60 grados del lado opuesto, en los nueve décimos del período natural de la ola, si bien el barco solo se habrá, con el balance, inclinado unos 2 grados.

El aparato Sperry tiene, en su parte izquierda, un pequeño giróscopo de control de una sensibilidad extrema, cuyo eje es horizontal, e instalado de tal manera que a la menor oscilación del buque la extremidad del eje se pone en contacto con uno de los terminales de un interruptor inversor eléctrico.

Este interruptor pone en marcha, en uno o en otro sentido, el motor de control de precesión

cuyo eje tiene un piñón que engrana con una rueda detada fija sobre la envoltura del giróscopo estabilizador, llevando al eje de este giróscopo hasta 60 o 70 grados a derecha o a izquierda de la vertical en un plano perpendicular al del dibujo, y produciendo un par que hace cesar la primera impulsión sobre una banda.

Cuando el resultado mencionado esté obtenido, el eje del pequeño giróscopo se pondrá en comunicación con el otro contacto y se repetirá la operación sobre la otra banda.

El sistema puede componerse de uno o dos giróscopos. Si se dispone de uno solo su eje es vertical en reposo y llega a inclinarse hasta 60 o 70 grados a derecha o a izquierda.

Si se encuentra, necesario instalar dos, en reposo sus ejes son horizontales, pero la dirección del eje primero es opuesta a la del segundo; el plan de precesión es también horizontal, pero los giróscopos son en precesión opuesta, de tal modo que los pares estabilizadores obran en un mismo sentido.

Como se ha visto, el par producido por la ola cambia de valor siguiendo una curva sinusoidal y alcanza su valor máximo a los tiempos $T/4$ y $3/4 T$: el sistema de control se halla establecido de tal manera que el giróscopo estabilizador pueda ejercer su influencia máxima en aquel momento.

En práctica, la velocidad del giróscopo es de un 10 por 100 mayor que la velocidad del balance del barco.

Cuando un giróscopo estabiliza un barco contra impulsiones de olas que son iguales en potencia a la del aparato, ejecuta un movimiento de precesión completo, sea, por ejemplo, 60 grados, a uno y a otro lado en los nueve décimos del semi período natural del barco si bien el casco del mismo solo se inclina unos dos grados a cada banda.

Los detalles de instalaciones son los que a continuación se expresan: Para un vapor de 10,000 toneladas, dos discos de giróscopo de acero fundido, de 3 pies de diámetro y de un peso igual a 25 toneladas, son utilizados.

El precio de la instalación es elevado a causa de que estas piezas deben ser trabajadas con precisión y deben hallarse perfectamente equilibradas, tanto estática como dinámicamente.

El giróscopo va encerrado dentro de una envoltura estanca compuesta de cuatro partes. El aparato es movido por un motor eléctrico, siendo la velocidad periférica del disco de unos 165 metros segundo. El peso de un aparato completo es apro-

ximadamente igual a la centésima, en peso, del desplazamiento del barco.

Es muy notable la rapidez de acción de un giróscopo Sperry. El balance del barco libre llega a 22 grados; cuando entra el aparato en juego queda reducido a unos 2 grados para llegar a 31 tan pronto cesa de accionar el giróscopo. Al volver a funcionar el balance queda reducido a unos 3 grados.

Es posible por medio de los giróscopos hacer balancear un barco en aguas tranquilas, lo que permite estudiar las condiciones de navegabilidad de un barco dentro un puerto con aguas perfectamente tranquilas.

Los marinos no aceptan, sino bajo reservas, las nuevas invenciones. Temen ellos que al no seguir el barco el movimiento del mar las olas romperán contra el costado, pero parece que no sucede esto, sino que simplemente el golpe de mar pasa por debajo el barco.

De un estudio publicado por M. P. R. Jackson en el «Engineering» de cuyo estudio y de los trabajos publicados por otros especialistas en diversas revistas técnicas, especialmente del señor Poidloué en «Le Genie Civil» fueron sacados parte de los documentos que sirvieron para redactar este escrito, se desprende que, si bien no se fija el precio de coste de una instalación, este es elevado, pero compensado por las ventajas siguientes:

1.º Porque permite suprimir las quillas de balance, que ellas solas absorben de 4 a 6 por 100 de la potencia empleada para la propulsión, tan pronto como el barco cabecea ligeramente.

2.º Porque debido a los balances, el gobierno del barco es defectuoso, lo que obliga a mover con frecuencia el timón para mantenerse a rumbo, lo cual al fin y al cabo se traduce en una pérdida de velocidad.

3.º Porque cuando un barco balancea fuertemente, su resistencia al avance es mayor que cuando navega derecho.

4.º Porque en radas abiertas los barcos ganarán mucho tiempo en sus operaciones de carga y descarga.

Además, serán disminuídos grandemente los siniestros debidos a haberse corrido la carga a causa de los balances. El destroyer inglés 114 llegaba a inclinarse, en sus balances, hasta de 42 grados lo que hacía insoportable la vida a bordo, y lo que produce frecuentes accidentes a las personas.

El empleo de los aparatos estabilizadores giróscopos hará, de todos modos, más llevadera la vida a bordo de los buques y evitará no pocas fatigas a las tripulaciones y a los pasajeros.

La Conferencia marítima internacional de Génova

Del 15 del pasado junio al 10 de julio tuvo lugar en Génova la Conferencia marítima internacional destinada, entre otras importantes cuestiones, a regular el trabajo a bordo de los barcos de los países adheridos a ella.

Como es natural, antes de empezar oficialmen-

te los trabajos se reunieron los delegados de los diversos países para ver si podían ponerse de acuerdo respecto a los puntos principales a tratar: no fué ello posible, y en la cuestión primordial, esto es, la de las 48 horas de trabajo por semana, se manifestaron entre los delegados obre-

ros, desde el primer momento, dos tendencias.

Los franceses proponían que fueran adoptadas en principio las 48 horas y que se abonaran como horas extraordinarias las que se trabajaran pasando de las 48 citadas: además querían que los días de fiesta pasados en navegación fueran luego dados francos al llegar el barco a puerto.

A esta proposición se adherieron los ingleses y fué la que prosperó contra otra proposición que pedía que se adoptara pura y simplemente la semana de 48 horas.

Estando divididos los delegados obreros era lógico que se hallaran en minoría en los momentos de las votaciones, ya que debía contarse, además, con los delegados de los patronos y los de los Gobiernos.

Las primeras noticias recibidas de la conferencia lo fueron por un telegrama de la Agencia Reuter, expedido el 10 de julio, que decía:

«El convenio limitando a 48 horas el trabajo semanal a bordo de los barcos en navegación, y a 8 horas diarias en puerto, fué votado por 48 representantes, habiéndolo hecho en contra otros 25, no consiguiendo por lo tanto los dos tercios de votos que el reglamento de la Conferencia señala para que sea adoptado un acuerdo».

Como era fácil prever dado la división existente entre las delegaciones obreras, el resultado de la Conferencia no fué el que los delegados obreros hubieran deseado.

El Delegado del Gobierno inglés, Barlow, en una interview concedida al corresponsal de la Agencia Reuter, dijo que en nombre de su gobierno había propuesto que el trabajo fuera a bordo de los barcos de 48 horas, para el personal de máquinas y de 56 para el de cubierta en navegación y que los camareros no trabajaran más de 10 horas por día. En puerto el trabajo sería de 48 horas semanales.

Esta proposición fué apoyada por los representantes japoneses, españoles y de varios países escandinavos. Fué combatida por los franceses apoyados por buen núcleo de otros representantes.

Es digno de notarse, si bien ya estaba previsto, que los ingleses y los franceses han sostenido en el curso de los debates puntos de mira completamente opuestos. En la cuestión de las 48 horas se comprende perfectamente el punto de vista

francés de una compensación obligatoria para las horas extraordinarias trabajadas, puesto que ellos ha poco, han votado una ley de trabajo a bordo en que aquélla está incluida.

Fué publicada una declaración firmada por los delegados de Italia, Grecia, Alemania, Noruega, Dinamarca, Japón y Checo-Eslovaquia que contiene los siguientes extremos:

1.º En los casos en que las condiciones de trabajo de los marinos en puerto sean análogas a las de los trabajadores del puerto y de tierra, principalmente durante la estancia del barco en puerto, se admite, sin ninguna salvedad, la reclamación de los marinos que quieren la semana de 48 horas.

2.º Cuando un barco se halle en navegación y en caso de ser imprescindible la continuación del trabajo, los armadores en virtud del artículo 426 del Tratado de Paz, pueden escoger por la semana de 48 horas, o la jornada de 8.

3.º El menor número de horas ha de aplicarse al personal que realiza los trabajos más pesados, especialmente al de máquinas y calderas.

4.º El número de individuos que pueden ser ocupados en los trabajos de cubierta depende del alojamiento que para los mismos exista a bordo. Este personal tiene la ventaja sobre el de tierra que no ha de perder ningún tiempo ni para dirigirse ni al cesar en su trabajo. El trabajo se realizará equitativamente en tres guardias, lo que permite un descanso continuado de 8 horas.

5.º En el trabajo de los camareros se reduciría este a unas 70 horas semanales.

Como puede notarse esta declaración se basa casi exclusivamente en los principios que informan el Tratado de Paz, esto es, que el trabajo no ha de ser considerado como una cosa o artículo de comercio.

La conferencia trató otros diversos asuntos marítimos que esperamos poder indicar más extensamente a nuestros lectores en otro número. Se habla de una nueva conferencia a celebrar en Bruselas en no lejana fecha y se tiene la esperanza de que en ella se llegará a un perfecto acuerdo en las primordiales cuestiones a tratar, especialmente en lo que afecta a la reglamentación del trabajo a bordo de los barcos, en la que, como ya hemos dicho, no se llegó a tomar una decisión definitiva.

Proyecto de organización Meteorológica

El sabio Director del Observatorio del Ebro, P. Luis Rodés S. J. ha dado a la publicidad las siguientes bases generales para un proyecto de organización meteorológica. Dichas bases han sido ya publicadas por el Boletín de la Sociedad Astronómica de Barcelona, y nosotros con el mayor placer las reproducimos, ya que, de llegar a ser un hecho el proyecto se habría dado un gran paso para el acertado pronóstico del tiempo en nuestra región y muy principalmente en nuestras costas, lo que se traduciría en importantes beneficios para los que se ven obligados a navegar a lo largo de las mismas:

Las estaciones meteorológicas deben clasificarse en locales y centrales.

Las locales pueden ser de 1.ª categoría y de 2.ª categoría o elementales.

Las centrales pueden abarcar una región (regionales), o la nación entera (nacionales), o varias naciones a la vez (internacionales).

El fin de una estación local elemental es proporcionar datos estadísticos para el establecimiento del clima; cuantas más en número, mejor; los datos deben ser fidedignos, pero su envío no urge; deberían escribirse todos en hojas impre-

sas uniformes, con casillas para la fecha, lluvia, temperatura, viento y estado del cielo.

El fin de una estación de 1ª categoría o completa es, además de facilitar datos para el establecimiento del clima, proporcionar a la estación central inmediata, cuanto ésta juzgue necesario para el trazado del mapa meteorológico regional y emisión del pronóstico; además de las observaciones propias de las estaciones locales, deben hacerse con especial atención las referentes al barómetro y a la dirección de velocidad del viento y de las nubes. Conviene que estén emplazadas en puntos estratégicos y no es menester sean tantas en número como las secundarias. Es absolutamente necesario puedan hacer llegar su informe a la central inmediata dentro de las 24 horas.

La estación central regional o provincial tendría por objeto:

- 1) codificar los datos recibidos de las estaciones locales de ambas clases y hacer estadísticas para el establecimiento del clima de la región;
- 2) coordinar y estudiar diariamente los informes emanados en las estaciones locales primarias y extender el mapa meteorológico regional;
- 3) comunicar a la central nacional cuantos datos regionales estime ésta oportunos para el conocimiento del estado atmosférico general de la nación dentro de las 24 horas;
- 4) recibir a su vez información de la central general respecto del estado atmosférico de aquellos puntos que se consideran más ventajosos para el pronóstico, completando así sus datos regionales;
- 5) formular el pronóstico sobre el tiempo probable para la propia región;
- 6) darle la mayor publicidad en el menor tiempo

posible, aprovechando para ello otras instituciones públicas ya existentes;

7) proporcionar instrumentos de observación e impresos dondequiera que la iniciativa particular sea deficiente.

La labor de la estación central nacional es en todo parecida a la de las estaciones centrales regionales, aunque con una esfera de acción naturalmente más amplia. A ella tocaría determinar qué clase de datos, de qué poblaciones y en qué forma se le deben enviar por cada uno de los centros regionales, para contribuir al conocimiento del estado atmosférico general.

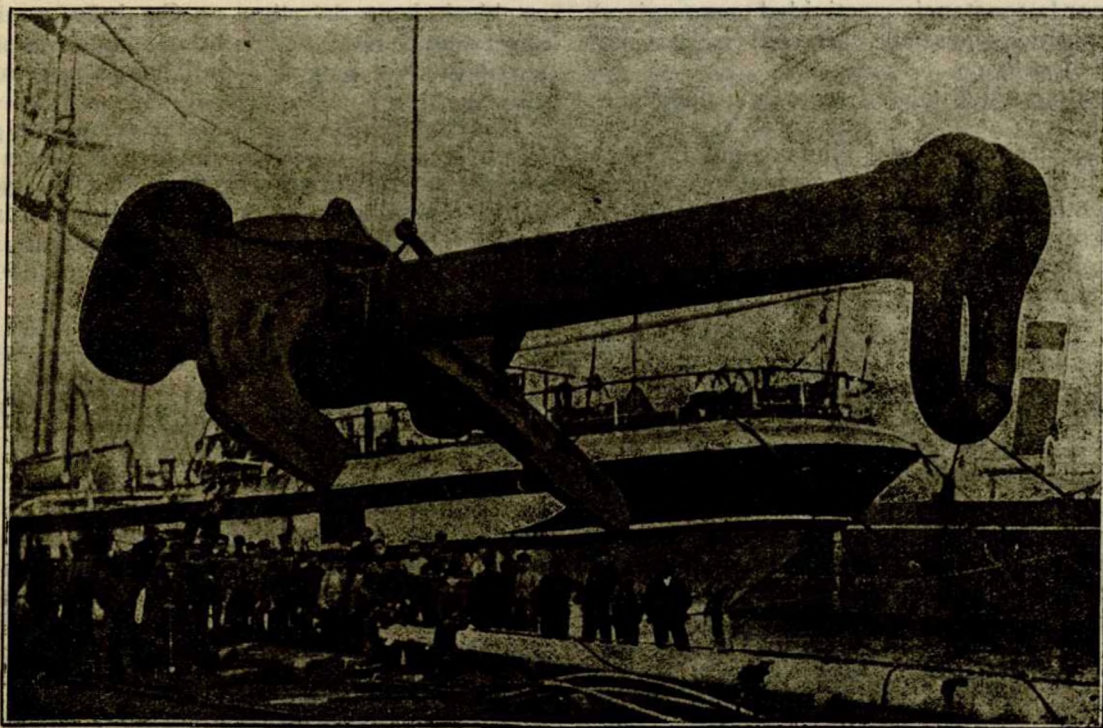
También podría instituir servicios tales como el de globos-sondas para la exploración de las altas corrientes atmosféricas, en determinados puntos estratégicos, los cuales por ser relativamente pocos en número, no figurarían agrupados en regiones, sino que integrarían directamente la red nacional.

Como entiendo que el muy competente Jefe del Observatorio Central Meteorológico señor don José Galbis, tiene presentado un proyecto muy elaborado sobre estos servicios, a él me remito, absteniéndome de precisarlos más en este pequeño resumen.

Respecto de la *Estación central internacional*, existe ya la Comisión nombrada por el último Congreso de Meteorología celebrado en París, a la que incumbe fijar su domicilio y atribuciones.

Convendría que en esta Comisión estuviese representada España; el Jefe del servicio meteorológico nacional debería ser miembro de la misma por derecho propio.

A los Congresos podrían asistir, acompañado



Construcciones Navales Modernas.—Enorme tipo de ancla construida por la firma N. Hingley & Sons, Ltd., de Dudley, destinada a los barcos de mayor tonelaje existentes.

del Jefe regional más antiguo, de otro elegido por los demás jefes regionales y de algún otro cuya presencia al Congreso pudiese prestar reconocidos servicios a la nación.

El trabajo de la oficina central internacional debería ser uniformar y codificar sintéticamente los datos de las distintas naciones para llegar así a formular la marcha del régimen meteorológico en nuestro planeta.

Es evidente que cuanto mayor es el área abarcada por un servicio meteorológico, tanto más sintético debe ser el carácter de sus trabajos y publicaciones.

El que todos lo quieran hacer, todo, es causa en muchas ocasiones de que se consuman estérilmente multitud de energías en hacer por duplicado pequeñas partes de un todo que se queda por hacer.

Descrito a grandes rasgos, creo que el funcionamiento de una buena red meteorológica debería seguir este curso:

Las estaciones locales primarias envían sus datos individuales a la central regional.

Cada central regional comunica una síntesis de los datos así recogidos a la oficina central de Madrid.

La central de Madrid, una vez recibidos de la nación entera y algunos del extranjero, los facilitará a las oficinas centrales regionales, las cuales completan así su propia información y emiten el pronóstico emanado de la oficina central para toda España y que por lo mismo no puede ser de carácter tan definido.

En cuanto al personal, por lo que me ha enseñado la experiencia del Weather Bureau norteamericano, creo que la oficina central regional debería contar con un Director general; dos encargados del pronóstico que trabajasen por turno cada mes (ya que para uno solo resultaría muy pesado por la constancia y actividad que requiere), y los empleados que se creyesen convenientes para la parte ejecutiva.

Las ventajas que tal red reportaría pueden reducirse a tres:

1) Establecimiento del clima como base sólida de la prosperidad de la agricultura y como fundamento de información para el establecimiento de un servicio nacional de aviación;

2) mejorar el pronóstico sobre el tiempo probable como protección a la riqueza nacional;

3) contribuir a la formación de estadísticas generales que sirvan para poner de relieve, caso que exista, cualquier causa extraplanetaria y de acción periódica que pueda influir en nuestro clima.

La parte que la Mancomunidad Catalana podría tomar en la organización de este servicio meteorológico nacional, queda bien definida a la luz de los principios expuestos; esencialmente debería consistir en *coordinar y unificar* cuantos datos meteorológicos se recogen en toda Cataluña, estableciendo, si necesario fuese, cuatro centrales subalternas, y ponerlas al servicio de una oficina general única que sería el centro de la red catalana; este centro debería ponerse en inteligencia con la oficina central nacional para el intercambio de telegramas.

La organización en Cataluña debería ser tal, que lejos de resultar una institución particular más, fuese un organismo en el que quedasen absorbidas cuantas existen hoy día.

Creo sería muy útil registrar el caudal y temperatura de los ríos, ya que ellos darían como integrada la cantidad de lluvia y de calor en una comarca.

Por lo que toca a nuestro Observatorio del Ebro, hay que tener presente que su fin no lo constituyen los estudios meteorológicos propiamente tales, sino la física-cósmica, en cuyo plan la meteorología entra como una sección tan sólo. Esto no obstante, creo que sin perjuicio de su carácter general y nacional, podría establecerse en nuestro Observatorio un servicio meteorológico particular que para la Mancomunidad equivaliese a una *Estación local de 1.ª categoría* y que pudiese ser considerada como uno de aquellos puntos estratégicos, en donde con los debidos recursos podrían hacerse observaciones especiales.

Podría además este Observatorio facilitar el establecimiento del clima en Cataluña, poniendo al servicio de la Mancomunidad cuantos datos meteorológicos se hallan acumulados en nuestros archivos.»

Nuestra Revista hace votos para que sea pronto un hecho la organización meteorológica proyectada por el ilustre Director del Observatorio del Ebro y se honra en poner sus páginas a la disposición del Padre Rodés para todo cuanto pueda ser útil para la divulgación del interesante proyecto.

DE INTERÉS PARA NUESTRO PUERTO

La flamante Asociación de Consignatarios del puerto de Barcelona, entidad de muy reciente creación, al frente de la cual se halla un hombre de tanta actividad como don Juan Talavera, y la Asociación de Agentes de Aduana, han elevado a la Junta de Obras del puerto la siguiente instancia:

Dice textualmente el referido documento:

«Ilustrísimos señores:

»Las entidades que suscriben, alarmadas por

los trabajos que se están realizando en los tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona para destinarlos a zona de puerto franco, llaman la atención de esa Ilustre Junta hacia la perturbación y daños que al tráfico llamado de «extranjera» ocasionará el privarle de dichos dos tinglados y sus atraques.

»Esa Ilustre Junta sabe perfectamente la importancia creciente de este tráfico en nuestro puerto, sin ignorar la insuficiencia de los cinco atraques que en dicho muelle se le tenían señalados,

insuficiencia que ha obligado en excesivos casos a operar en lanchas, y aún más frecuentemente por la escasez de éstas desde su requisa para los cereales, a sufrir demoras con grave daño y encarecimiento del tráfico hasta el punto de darse el caso reciente y bochornoso de llegar un vapor para cargar de exportación y tener que irse sin hacerlo por falta de lanchas, y desde luego, de todo otro elemento que le permitiera en nuestro puerto realizar la operación que le trajo a él.

»Responder a la insuficiencia de aquellos cinco modestos atraques que aunque casi huérfanos de grúas utilizables, eran al fin, cinco atraques, cercenándolos al exíguo número de dos, a que quedan reducidos con el emplazamiento de la zona franca en aquel muelle convertido ya de un tiempo acá en refugio de otros menesteres, por consentirse amarrar a él toda clase de buques, tanto de guerra, de asilo y de recreo, como mercantes con trigo, algodón, madera, en espera de órdenes, en expectativa de reparaciones, en reparaciones y demás propósitos que a veces se eternizan sin razón que abone su permanencia en él, privándola en cambio a los del tráfico en cuestión, es una medida verdaderamente alarmante para los interesados que sufren las consecuencias de ella.

»Pensar en substituir ese cercén compensándolo con un trozo del muelle de San Beltrán (en el que dicho sea de paso, yacen sumergidos hace un año unos faluchos que imposibilitan algunos de sus atraques) obligando a transportar las descargas desde allí al muelle de Barcelona, lejos de ser un remedio es un grave empeoramiento por ser aquel el muelle destinado al carbón y carecer además de todo elemento preciso de grúas y de tinglados con que manipular y proteger las mercancías, muchas de ellas valiosísimas y delicadas, cuya excesiva manipulación y consiguiente sobregasto sería insoportable.

»Semejante postergación al tráfico de «extranjería» ha de remediarse inmediatamente si se quiere evitar la iniciada perturbación y encarecimiento definitivo del mismo, ya que los vapores que lo sirven tendrían forzosamente que restringir la frecuencia de sus escalas en este puerto o implantar, como algunos la han implantado ya, la cláusula de descargar en cualquier puerto vecino si aquí hay que sufrir demoras, exigiendo en todo caso indemnización de éstas y de los sobregastos incurridos, cosas ambas muy graves y precisas de evitar en defensa obligada de nuestro desarrollo comercial.

»Cinco años de guerra se han consumido sin que para la reanudación del tráfico que sobrevendría se hayan aprovechado en dotar a nuestro puerto de organización y elementos, ya que no admirables como en puertos similares, por lo menos de los que en éstos han pasado ya a la categoría de vulgares y se ven con desdén hasta en puertos de mucha menos importancia que Barcelona. Nada se ha hecho en tal sentido, antes bien hemos empeorado lastimosamente. Nuestros muelles siguen año tras año sin los tinglados que debieran tener, y en explanada abierta del muelle de Barcelona van a parar mercancías de gran va-

lor y delicadeza, expuestas a todo riesgo; las pocas y deficientes grúas que teníamos, pero que rendían su relativo servicio, abandonadas al parecer estos cinco años o atrofiadas por el anterior uso o por su vejez, ni aquel recurso prestan hoy; ni se han reemplazado por máquinas modernas, ni se han tan siquiera conservado utilizables. Todo ha empeorado en el puerto en esos cinco años que debíamos haber aprovechado en conservarlo ya que no mejorarlo y así nos vemos hoy día ante el voluminoso tráfico desarrollado, con un puerto mucho más deficiente que antes.

»Así arraiga en los armadores el escrúpulo tradicional en frecuentar este puerto o de hacerlo han de recargar los fletes y condiciones proporcionalmente a semejantes deficiencias, que en resumen hacen de nuestro puerto uno de los más caros del mundo.

»Hora es ya de cambiar de rumbos y rutinas imprimiendo un gran impulso a las reformas y grandes mejoras de nuestro puerto que las necesidades imponen y reclama todo el comercio.

»Las entidades que suscriben, directamente afectadas por los daños señalados que sufren y los que ven avecinarse, de no procederse con rapidez a su remedio, acuden a esa Ilustre Junta en demanda de:

»Primero. Que interinamente se deje sin efecto la designación de espacio alguno del Muelle de Barcelona para el proyectado puerto franco (que creemos convendría emplazar en otro lugar que no perturbara tan importante servicio como el de «extranjería»).

»Segundo. Que igualmente se prohíba el atraque en dicho muelle a todo buque en reparación y órdenes, concediéndose tan sólo a los que por la clase de su tráfico les corresponda.

»Tercero. Que asimismo se señalen en dicho muelle por lo menos 5 o 6 atraques exclusivamente destinados al tráfico de «extranjería», dotándolos a la mayor brevedad posible del necesario servicio de grúas, tinglados y empedrado.

»Cuarto. Que en igual forma se restituya el atraque fijo de la «Isleña Marítima» a su primitivo emplazamiento junto a la escala de la Paz, con lo cual se recuperará el hoy desperdiciado atraque entre la «Isleña» y el rincón del muelle de Barcelona.

»Y quinto. Que de no ser posible emplazar en otro lugar la zona franca iniciada en el muelle de Barcelona, tenga esa Ilustre Junta la benevolencia de designar, con la urgencia que el caso reclama, una comisión de personas prácticas e idóneas elegidas del seno de la propia Junta, asistidas de una representación de cada una de las entidades que suscriben, directamente afectadas en dicho tráfico, sin omitir la Corporación de Prácticos del Puerto, cuya comisión así formada gire una visita de inspección a los muelles y eleve a la superior resolución de esa Ilustre Junta su propuesta práctica de designación momentánea de emplazamientos y elementos adecuados a dicho tráfico, ínterin se determina, en avenencia con todos los interesados, una organización definitiva más perfecta, según las circunstancias y los elementos de que se vaya disponiendo.»

De batallador puede calificarse, según se desprende del documento, el espíritu que anima a las nuevas asociaciones. Si no desmayan en el camino emprendido, sino hacen como otras tantas asociaciones que empezaron con grandes bríos, para quedar en poco tiempo sumidas en una inactividad absoluta, es indudable que han de con-

tribuir enormemente al indispensable desarrollo de nuestro puerto. Para tan laudable tarea pueden contar con nuestro concurso, como pueden estar seguras de nuestra más acerba censura si, abandonando el camino emprendido, se entregan al *dolce far niente* que tantas empresas ha malogrado en gran número de nuestras asociaciones.

NUEVO VELERO

Publicamos la fotografía del nuevo Ketch de 300 toneladas botado el 23 de junio en los Astilleros Burell de Blanes.

El nuevo velero, que ha sido bautizado con el nombre de «Sabanell», tiene una eslora de 34,80 metros por 7,40 de manga y 4 de puntal. Por su forma, se diferencia completamente de los barcos generalmente vistos en nuestras aguas. Va provisto de un motor «Burell» de 100 caballos de fuerza: dícese que el barco reúne muy buenas condiciones de navegabilidad, especialmente con fuertes vientos y mares de proa.

Los Astilleros Burell están en plena actividad en Blanes, y otro día nos haremos eco de las construcciones que en ellos están actualmente en curso de ejecución.

Íntil decir que el lanzamiento constituyó una grata fiesta para la riente población levantina, y que fué presenciado por la casi totalidad de los habitantes de Blanes y por muchos forasteros. Un espléndido tiempo contribuyó a aumentar la animación. La botadura se verificó sin el menor tropiezo.



El «Sabanell» momentos después de su botadura.

FAROS SUBMARINOS

En diversas Revistas profesionales de nuestra ciudad hemos, desde hace algunos años, publicado algunos trabajos relacionados con los faros submarinos. Creíamos nosotros, y continuamos todavía en la misma creencia, que, dado lo muy adelantada que se halla la técnica eléctrica en nuestros días, sería fácil la instalación de potentes focos eléctricos a determinada profundidad y con especiales características, lo que permitiría la orientación segura de los buques, aun en el caso de grandes cerrazones, nieblas o temporales.

Si se tiene en cuenta que la inmensa mayoría de siniestros marítimos, en época normal, son debidos a embarrancadas, y éstas tienen su origen en que los barcos, por una u otra causa, no pudieron distinguir a tiempo las costas o faros en ellas instalados, se comprenderá la inmensa ventaja que reportaría a la marina el establecimiento de faros submarinos, ya que estos serían siempre visibles tan pronto como el barco se hallara sobre el radio de acción de un faro, y tanto más, cuanto mayor sea la cerrazón o la obscuridad que reine.

Los faros submarinos no correrían el peligro de ser destruidos por los temporales, ya que anclados a profundidad conveniente podrían estar

casi siempre en parajes donde la tranquilidad del agua es absoluta, aun en los casos en que en la superficie se hallen las aguas agitadas por fuerte temporal. Además, si no fuera posible anclarlos en profundidad que asegurara la tranquilidad del agua, solo sería necesario reforzar debidamente sus anclas para contrarrestar el esfuerzo de la corriente, ya que no afectando las ondulaciones la forma de rompientes su esfuerzo destructor no tiene la mayor importancia en el caso que nos ocupa.

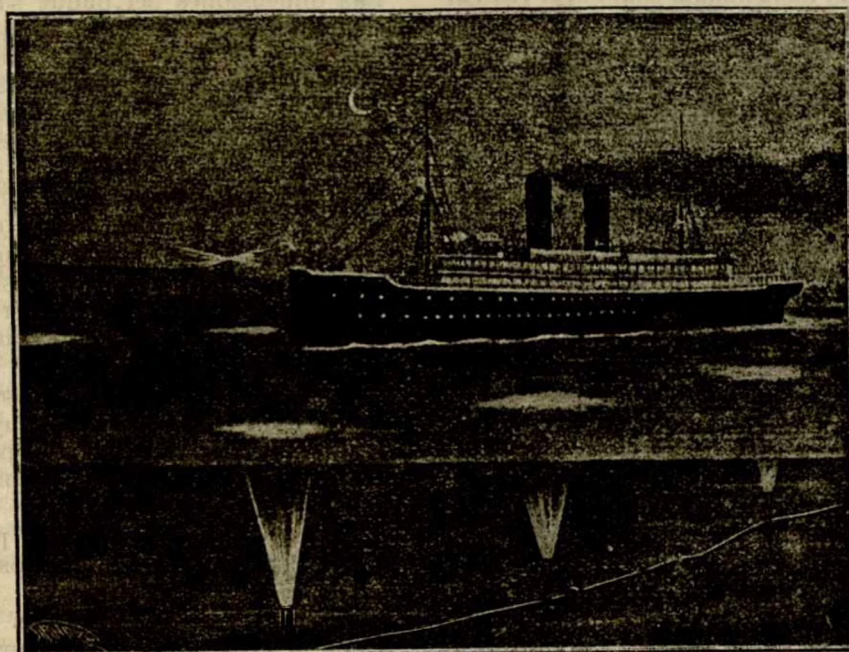
Hoy volvemos a tratar el mismo tema para dar a conocer a los lectores de LA MARINA MERCANTE un proyecto de balizamiento submarino eléctrico propuesto hace una docena de años por un ingeniero griego. Dicho proyecto lo hemos encontrado examinando una colección de la Revista griega Fisis (La Naturaleza), corresponde al número que se publicó en 10 de septiembre de 1908.

El autor del proyecto, como se ve claramente en el grabado adjunto, no se proponía establecer, en realidad, un sistema de faros submarinos en sustitución de los actuales terrestres, y si solo hacer posible señalar en toda clase de tiempos la ruta a seguir para entrar en un puerto, un canal,

o atravesar una zona infestada de arrecifes.

En si el problema tal como lo soluciona el ingeniero heleno no podía ser más sencillo, y de

bles colocados en sitio conveniente en los barcos. Bastará mantenerse sobre el cable para entrar con toda seguridad en un puerto, río o canal.



Buque navegando entre balizos eléctricos submarinos

haberse adoptado habría evitado no pocos siniestros. Hoy tal vez resulte ya, a pesar de no haberse puesto en práctica, a lo menos que nosotros sepamos, anticuado, puesto que, según parece, el problema de indicación exacta de ruta a seguir para entrar en un puerto, río, o cruzar un canal está en vías de verse prácticamente solucionado por medio de cables eléctricos colocados en el fondo y de aparatos indicadores extra-sensi-

Fácilmente se comprende que colocando un par de cables, uno para indicar la ruta a los barcos que entren y otros para los que sigan la dirección inversa se evitarían las colisiones, aun en el caso de fuertes nieblas.

Como nuestro deseo era solo dar una idea del proyecto mencionado, hacemos por hoy punto final.

JAIME FONT MAS

INFORMACIÓN GENERAL

Astilleros del Mediterráneo S. A.

En Junta general ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de junio último, en el local social de los «Astilleros Cardona S. A.» se acordó el cambio de nombre de esta Sociedad. El nombre escogido fué el de «Astilleros del Mediterráneo S. A.»

Motivó dicho cambio la dimisión que de su cargo de Gerente presentó don Miguel Cardona y Joseph, que fué aceptada con sentimiento por el Consejo, continuando como Gerente único en virtud de la reforma de Estatutos acordada en la misma Junta, don Kendall Park y Park, y estando la dirección técnica a cargo de la casa inglesa señores John I. Thornycroft & C.^o Ltd conocida casa constructora de buques, con la que los Astilleros del Mediterráneo llegaron a una estrecha inteligencia.

En el Consejo que se celebró seguidamente de dicha Junta, se confirieron amplios poderes a los señores Consejeros, Vocales del Comité Directi-

vo, don Alejandro Bosch y Catarineu, don F. Arthur Witty y Cotton y al Secretario de la Sociedad don Felipe de Cruylles, para que puedan ostentar en todos los actos la representación y firma de la misma.

Es indudable que los Astilleros del Mediterráneo S. A. van a intensificar en alto grado la construcción naval en nuestra costa, de lo que muy de veras nos felicitamos. Procuraremos tener al corriente a nuestros lectores de todo cuanto con ello se relacione, a cuyo efecto, en uno de nuestros próximos números publicaremos una información de tan interesante asunto.

«S. A. I. C. A. R. (Societa Anonima Italiana Cooperativa Assicurazioni Riassicurazioni) de Nápoles»

La importantísima entidad de Seguros y Reaseguros, cuyo título encabeza estas líneas ha nombrado recientemente Director General para Es-

paña y Norte de Africa a la conocida entidad «Maison José Giménez de la Serna» de nuestra ciudad.

Tanto la entidad mencionada como «La British Isles Marine and General Insurance Co. Limited», de Londres, cuya Dirección General para nuestro país también ostenta la firma «José Giménez de la Serna», para evitar las dificultades que pudieran originarse por las oscilaciones frecuentes y sensibles del cambio internacional, dado el carácter extranjero de las mencionadas entidades, han cedido a sus Directores Generales la facultad de retener aquí, además del depósito exigido por la Ley y las reservas para averías conocidas y riesgos en curso, el 40 por 100 de las primas, para pago de eventuales averías.

Esta medida que sin duda han de aplaudir y apreciar nuestro comercio, ha sido tomada en beneficio de los asegurados, para mejor garantizar sus intereses.

Además de las dos citadas, la casa «José Giménez de la Serna» ostenta en nuestro país la Dirección General de compañías tan importantes como son «A Lisbonense» de Lisboa, la «Marine-Transports» de París y la «Navigation Française» de París, para España y Marruecos las dos primeras, y para estos países más Portugal la última.

Submarinos en época anterior a la de Jesucristo

Hasta hoy habíamos creído que el submarino era cosa, relativamente, de invención reciente, pero, según leemos en una popular revista madrileña, nada hay tan lejos de la realidad.

Según parece, en el reinado del emperador chino Chi-Hoang-Ti, que como se asegura reinó entre los años 221 y 210 antes de la era cristiana, existían ya submarinos. Prueba de ello es lo que escribe Wang-Kiu, (sacerdote taoísta chino que vivió en el cuarto siglo después de Jesucristo), en uno de los libros que componen sus «Shi-i-Ki»:

«El pueblo de Yuen-Ku vino a China después de haber hecho el viaje en *lo-chau* (literalmente: barco en forma de concha espiral), que era susceptible de descender casi al fondo del mar, sin correr el riesgo de la intrusión del agua. Tenía también por nombre *lun-po-chau* (barco sin olas). Los hombres de ese país tenían diez pies de altura y se vestían con plumas y pelo tejido.»

Aunque resulta algo confusa la manera como el «Lo-chau» podía moverse bajo el agua, ni siquiera sobre ella, no hay razón para que dudemos de lo que afirma Wan-Kiu en sus «Shi-i-Ki», y para nosotros desde hoy el primer submarino, hasta que se demuestre lo contrario, fué construído aproximadamente hace 2,230 años.

Nuevo trasatlántico

Leemos en *La Publicidad*:

«EL PRINCIPE DE VIANA»

La casa Tayá acaba de adquirir un nuevo bu-

que trasatlántico de 10,350 toneladas de desplazamiento, especialmente para pasaje, que llevará el nombre de «Príncipe de Viana».

Las dimensiones del buque son 450 pies, 50' de manga y 22' de puntal, llevando una potencia de máquinas de 1,250 caballos indicados, pudiendo llegar a alcanzar la velocidad de 16 a 17 millas.

Tiene tres toldillas. La habilitación para pasaje de primera y segunda clase está en el centro del buque.

La cámara de primera es suntuosísima, con grandes paseos en cubierta, con camarotes sobre cubierta, con algún camarote de lujo además. Tiene un amplio hall, salón de música, bar, un salón de conversación sobre cubierta y un espléndido comedor, capaz para 150 cubiertos, en mesas de cuatro a seis personas.

La segunda clase tiene asimismo un fumador sobre cubierta y camarotes muy lujosos.

Hay una capacidad para 130 pasajeros de tercera clase preferente, situada sobre cubierta en la popa del buque.

Con una capacidad, además, para 1,500 emigrantes, con hospitales a propósito y todas las adiciones necesarias.

Tiene instalación de cámaras frigoríficas.

Tiene la instalación de los camarotes y comedores para la oficialidad, y los marconi, etc., en la última cubierta, en el puente de mando, independiente, pues, del pasaje.

Este buque se espera en Barcelona para fin del actual.

Es de un aspecto magnífico, con todas las comodidades apetecibles ensayadas en buques de gran porte, grúas para la carga y descarga en forma que no se moleste al pasaje, etc., etc.; tiene cubierta de teka y el mayor confort apetecible.

Lo mandará don Manuel de Angulo, uno de los capitanes más distinguidos de la flota española, quien ha hecho dentro de la Compañía una brillantísima carrera.

A su vista nos ocuparemos nuevamente de esa interesante unidad. Hoy solo diremos que por nuestros círculos marítimos se dice que la casa «Tayá» piensa dedicar este trasatlántico, u otros del mismo tipo, a la línea entre España y el Brasil, en vista de la negativa de la Trasatlántica, que a pesar de los continuos requerimientos de nuestros compatriotas de aquella República no parece dispuesta a establecer la deseada y conveniente línea. Se asegura que el Gerente de la casa «Tayá» se halla ya en contacto con el Gobierno para fijar la subvención que sería asignada a la empresa que estableciera dicha línea.

No garantizamos la certeza del rumor, pero como nos parece muy lógico y digno de hombres de empresas como son los que rigen la casa «Tayá», lo acogemos, si bien con las naturales reservas.

Nos dicen de Bilbao:

«Parece que será pronto un hecho la construcción, en la zona de nuestro puerto franco, de grandes tanques de petróleo, de una capacidad total igual a 60,000 metros cúbicos.

La construcción de grandes depósitos para aceite combustible en los puertos de importancia se considera hoy como imprescindible, y los que se erigirán en nuestro puerto serán la última palabra de lo que en esta clase de construcciones se hace en los primeros países industriales y marítimos del mundo. Los tanques serán de metal, de una altura que en ningún caso podrá exceder de 7,50 metros, y para seguridad se hallarán rodeados de un foso de cemento de una profundidad igual a 1,20 metros, la capacidad de los fosos será, como es natural, igual o superior a la del tanque que proteja, y sus paredes y piso serán por completo impermeables al agua y al petróleo.

El petróleo será servido por medio de tuberías de hierro subterráneas que terminarán en el muelle Reina Victoria Eugenia, en Santurce. Para proceder a llenar los depósitos se emplearán modernas bombas, que lo inyectarán desde el barco tanque al depósito correspondiente. Como los depósitos se hallarán en un plano superior al de los muelles para abastecer a los barcos no habrá necesidad de otra cosa que abrir los necesarios grifos, con lo que se obtendrá una gran facilidad y economía.

Esta importante instalación ha sido recibida por el comercio con gran satisfacción, pues ella hará que visiten nuestro puerto buen número de barcos de los que queman petróleo en lugar de carbón, y que hasta hoy para proveerse del necesario combustible se veían obligados a arribar a otros puertos.

«El Comité de Tráfico Marítimo ha terminado sus tareas. Dicho Comité se venía reuniendo desde hace varios días en la sala de Juntas de la Cámara de Comercio de nuestra ciudad.

El Comité ha dejado ultimada la liquidación de derramas y quebrantos correspondientes al primer período de su funcionamiento, y ha determinado las bases para liquidar los períodos segundo y tercero hasta la fecha, resolviendo las reclamaciones presentadas.

Acordó informar al señor comisario general de Subsistencias manifestándole que, de conformidad con su propuesta, procede su disolución, encargando a una comisión liquidadora, con el personal más reducido posible, de las operaciones de cobro de derramas y pago de quebrantos, con arreglo a las bases establecidas.

El Comité, antes de disolverse, acordó hacer presente su reconocimiento a don Tomás Urquijo, naviero y presidente de la Cámara de Comercio, por las atenciones dispensadas a los representantes del Estado y de las demás Asociaciones de navieros que se trasladaron a Bilbao para asistir a las últimas sesiones del Comité del Tráfico Marítimo, que en los tres años de su funcionamiento, y gracias a la ayuda de los navieros españoles, ha realizado una meritoria labor.»

«Se han realizado las pruebas de máquinas y navegación del nuevo vapor de 5,000 toneladas «Mar Caribe», construido para la Marítima del Nervión en los Astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao.

Emprendió viaje para Hamburgo, después de haber dado las pruebas excelente resultado.»

«Ha sido lanzado al agua en los Astilleros Blyt Ship Cuiding and Dry Dock C.^o, de Blyth, el vapor «Badú», «standard» del tipo C., de 331 pies de eslora.

Primeramente se construía para el «Shipping Controller», pero después la opción fué transferida a favor de la casa Hijos de Astigarraga.»

«Se ha concedido patente de navegación al vapor «Eusebio del Valle» de la Compañía que dirige don Julio Benito del Valle. El buque ha marchado con lastre a América.

También se ha concedido patente de navegación al vapor «Mar de Irlanda», que entrará a formar parte de la Compañía Marítima del Nervión.

Dicho buque ha emprendido su primer viaje a Hamburgo.»

«El vapor «Kenwood Bridge», de 5,075 toneladas, construido por la Submarina Boat Corporation, en sus astilleros de New York, N. Y., fué vendido últimamente por el Shipping Board a don José Luis de Ansoleaga y Compañía, de Bilbao.

El precio de venta fué de 1.015,000 pesos, siendo pesos 101,500 al contado y el resto en siete pagos iguales cada seis meses, garantizando el cumplimiento el Banco de Bilbao.

El nombre del buque ha sido cambiado por el de «Leonita».

Mercado de carbones

Poco ha variado la situación en lo que respecta al mercado carbonero.

En el mercado asturiano se ofrecen con alza los menudos y se nota escasez en los cribados, galletas y granzas.

En Inglaterra y según las últimas noticias que tenemos de Newcastle, la situación de dicho mercado es la siguiente: que continúan las restricciones para la exportación y los precios siguen en alza como se observa en la correspondiente sección de precios.

Como consecuencia de las restricciones continuadas de los carbones ingleses, se prepara el mercado americano a exportar grandes cantidades a Europa, principalmente a los países escandinavos.

Cuadro de comunicaciones con Baleares

El cuadro de comunicaciones marítimas entre Baleares, Península y extranjero, que ha de servir de base para el próximo concurso, es de cuatro expediciones semanales a Barcelona, Mahón y viceversa; una expedición semanal de Barcelona a Alcudia y Mahón y viceversa; una expedición para id. de Alcudia a Ciudadela y viceversa, una expedición semanal de Palma a Ciudadela y viceversa; una expedición semanal de Palma a Ibiza y Valencia y viceversa; una expedición semanal de Palma a Ibiza y Alicante y viceversa; una expedición semanal de Ibiza a Barcelona y viceversa; una ídem., de Palma a Cabrera y viceversa; tres de Ibiza a Formentera y viceversa; una mensual de Palma a Marsella y

viceversa; una mensual de Palma a Argel y viceversa.

Concédese para estos servicios 4.064,832 pesetas.

La boya de «Els Colls» de Masnou.

Son constantes las quejas de la gente de mar, motivadas por el hecho que desde febrero último no haya sido vuelta a su verdadero lugar la boya que «debiera» balizar el banco conocido por «Els Colls», situado frente Masnou.

La boya, que fué arrastrada por un temporal hacia tierra, se halla en una situación que lejos de señalar el peligro lo que hace es fomentarlo. Es tan incomprensible el que no se haya vuelto a su lugar, que estamos tentados de creer que no es precisamente la boya lo que fué arrastrada, sino que fué tal la violencia del temporal que lo que hizo fué desplazar el banco entero, naturalmente junto con la boya. No puede explicarse de otro modo ya que no nos cabe en la imaginación que pueda existir en los centros oficiales un abandono y frescura tan enorme como representaría el hecho que, en casi la propia boca de nuestro puerto, permaneciera años enteros un banco sin balizar, o lo que todavía es peor, con una baliza que invita, en todo momento, a una embarrancada.

Si en realidad es el banco el que se desplazó, nos alegraremos de ello, ya que de este modo podrá ser un hecho dentro de poco el puerto de Masnou, proyectado, como otros tantos, desde tiempo inmemorial.

Siniestros marítimos

Halmar.—El buque de vela sueco «Albert», en viaje de Gefle a Rouen, con cargamento de madera, ha embarrancado en las proximidades de ésta. Fué puesto a flote el día 16.

Colombo.—El vapor francés «Altmork» que de Calcuta iba a Marsella, que arribó por fuego a bordo, ha continuado su viaje.

Manila.—El vapor auxiliar «Alfonso» se ha ido a pique dentro del puerto, a consecuencia de una tempestad.

Colombo.—El vapor francés «Slavonie», que ha regresado a puerto después de su embarrancada, debe desembarcar toda la carga para poder ser reconocido y reparado.

Havre.—El vapor francés «Ville de Metz», llegado al puerto, tiene una fuerte vía de agua, causada en su enbarrancamiento en la costa de Bishop.

Port Said.—El vapor italiano «Ansaldo San Giorgio VI», ha tocado fondo entrando en el canal de Suez, pero que será reconocido en este puerto.

Nápoles.—Será entrado en dique seco el vapor inglés «Pennard», con objeto de ser reconocidos sus fondos.

El buque a motor «Mirotres», de la matrícula de Barcelona, que salió de Tarragona el día 4 de agosto con cargamento de vino y con destino a Portvendres, embarrancó entre Cerbere y Ba-

ñuls, después de haber chocado contra unas rocas a causa de la densa niebla reinante.

Por fortuna no hubo que lamentar desgracia personal alguna, pues la tripulación fué puesta a salvo felizmente.

Gracias a los auxilios, que acudieron oportunamente a prestarles desde el puerto de Cette, se confía que en breve podrá ser puesto a flote.

Port Said.—El vapor japonés *Englaud Maru* ha llegado a Suez con fuego en sus carboneras.

El Havre.—El trasatlántico francés *La Touraine*, que de Nueva York iba al Havre, ha embarrancado en Bishop, habiéndose puesto a flote por sus propios medios.

Hace mucha agua por la popa, debiendo entrar en dique a reparar.

Londres.—El brique de vea noruego *Stemsund*, salido de Burdeos el 3 de abril último para Newport News, del que no se tiene noticias, ha sido considerado por el Lloyd's, como perdido y borrado de las listas de seguros.

Rabat.—El buque de vela español *Inmaculada Concepción*, yendo de Burdeos con carga general, ha embarrancado a la entrada de dicho puerto. Procédese a la descarga en gabarras de las mercancías. El buque está lleno de agua, confiándose no obstante en que será salvado.

Dakar.—El vapor trasatlántico francés *Californie*, en viaje de Río Janeiro a Burdeos, radiografía que tiene averías en las calderas, siguiendo rumbo a Las Palmas, a una marcha de cinco nudos o millas aproximadamente.

Barny.—El vapor inglés *Norwich City* ha entrado en dique seco para efectuar diversas reparaciones.

Halifax.—El vapor inglés *Wildamino*, que entró en este puerto, tiene 17 pies de agua en la bodega de proa y en el casco.

Aviso a los navegantes

El comandante de Marina, de Mahón, en telegrama de ayer, dice, para el conocimiento de todos los buques que vayan a aquel puerto, que está interceptada la boca de entre la punta de San Felipe y el segundo muerto marcado con bandera azul y que deberá dejarse a estribor el paso comprendido entre dicho muerto a la boya roja.

Compra de un vapor

La Compagnie General Trasatlantique ha comprado recientemente el vapor inglés «Empire», cuyo nombre le será substituído por el de «Volabilis».

El «Empire» fué construído en 1902, desplazando 4.496 toneladas, siendo sus características 117'50 metros de eslora, 14'20 de manga y 7'35 de puntal.

Será destinado a la línea de Burdeos-Casa blanca.

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de Agosto de 1920

Núm. 11

Subscripción: España 15 pesetas año
» Extranjero . . . 20 » »
Número suelto 0 75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: Teléfono 4863 A.

≡ AVISO INTERESANTE ≡

Desde esta fecha toda la correspondencia de esta Revista debe precisamente ser dirigida a su Gerente don José Oromi, calle Manso, 43, 1.º, 2.ª, de esta ciudad.

CONSTRUCCIONES NAVALES

Modernos sistemas de construcción longitudinal

Hasta hace muy pocos años la construcción de buques de hierro y acero no ha sufrido una radical modificación que permite gran economía de tiempo y de materiales en ella empleado.

Fué debido al señor Isherwood el invento, en 1906, de un nuevo método de construcción basado en el sistema longitudinal, (que difería de la de Scott Russell, que como es sabido fué quien construyó el famoso «Great Eastern» en 1858, y que, si bien sin éxito, empleó en dicho barco el sistema longitudinal), en tan gran manera que patentamente construía un nuevo sistema de construcción, consagrado ya hoy por el éxito.

Hacemos gracia a nuestros lectores de la manera como fué construido el barco mencionado, que durante largos años fué el mayor del mundo, ya que nuestro objeto es hoy dar una idea de lo que es la moderna construcción según el sistema Isherwood.

El primer barco construido por Isherwood fué el «Paul Paix», buque tanque botado en 1908, y sus características eran: 106,60 × 14,80 × 8'40 metros.

Su tonelaje total ascendía a 6,000 toneladas y su máquina, de cuádruple expansión, era servida por tres calderas simples: pronto siguieron otros barcos, y, hasta hoy día, se han contruido, o se hallan en curso de construcción, la enorme cantidad de 960 buques, entre ellos los mayores tan-

ques hasta hoy al mar lanzados, y otros en construcción, capaces de transportar 18,000 toneladas.

El sistema ha permitido economizar, en la construcción de los 960 barcos la muy respetable suma de 250,000 toneladas de acero, que representan nada menos 1.250,000 toneladas de materias primas.

Siendo ya bien conocido el antiguo sistema de construcción, nada de él mencionaremos, y si solo iremos recordando algunas de sus características para compararlas con el moderno sistema longitudinal, con el fin de hacer resaltar mejor las grandes ventajas de éste.

El sistema Isherwood consiste en la adopción de un sistema de cuadernas reforzadas, pero así como el antiguo sistema de construcción éstas se hallan a muy poca distancia unas de otras, en el sistema longitudinal se hallan muy separadas, pero se les da una resistencia suficiente para que puedan servir de punto de apoyo a los elementos de digazón longitudinal que las unen.

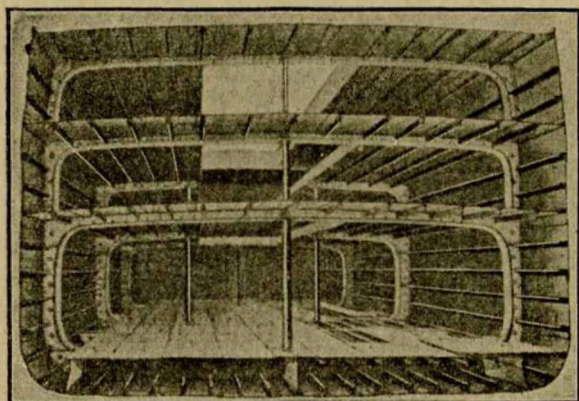
Así por ejemplo, con la construcción ordinaria, en un barco de 8,000 toneladas las cuadernas se hallan a una distancia, una de otra, de unos 60 a 85 centímetros, mientras que en el sistema longitudinal, para un barco de dicho tonelaje, las cuadernas se hallan situadas entre sí a una distancia de 3,60 metros y los hierros que constituyen las ligazones longitudinales, que pasan a

través de las cuadernas, se encuentran espaciados a distancias variables de 0,75 a 1,25 metros.

La figura, que representa un barco construido según el sistema longitudinal, muestran de manera clara la diferencia esencial entre los dos sistemas de construcción.

He ahí las ventajas y desventajas del sistema Isherwood :

Ventajas :—Aumento de la capacidad de carga.—Aumento de la resistencia longitudinal.—Aumento de la capacidad para granos y balas.—



Tipo de construcción longitudinal

Aumento de la resistencia local.—Mejor ventilación.—Menor vibración.

Desventajas :—Capacidad reducida para el transporte de piezas de madera de gran longitud.—Las ligazones longitudinales retienen un cierto número de mercancía al efectuar la descarga (esta desventaja sólo lo es si se compara con barcos construidos por el sistema ordinario, pero sin vagras de refuerzo, ya que de ser construidos con ellas, se verifica también la retención de mercancías a la descarga).

Son bien patentes, pues, las ventajas del siste-

ma Isherwood si se compara con los sistemas de construcción ordinarios. Hoy día son muchos los barcos de gran tonelaje construidos según dicho sistema longitudinal, entre ellos el barco cisterna «San Fernando» construido por la casa Armstrong. Este barco, que es uno de los barcos tanques mayores del mundo, tiene una eslora de 164 metros y una manga igual a 20,70 metros. La capacidad de carga igual a 18,000 toneladas.

Hemos dicho que una de las ventajas del sistema longitudinal estriba en el aumento de la resistencia longitudinal del barco ; esa preciosa propiedad hace que sea posible construir barcos que, teniendo una manga y puntal iguales a los de barcos del mismo tonelaje construidos según el sistema ordinario, pueda no obstante aumentarse considerablemente la eslora de los mismos, conservando, a pesar de ello, una resistencia longitudinal suficiente. En buques construidos según el sistema antiguo este aumento de eslora, para una misma manga y puntal, solo se lograría con un considerable aumento de peso de material de construcción.

También para caso de abordaje se ha demostrado que los barcos construidos según el sistema longitudinal, y muy particularmente si estos son los que abordan a otros, se comportan muchísimo mejor que los demás. El abordaje entre el «Storlad» y el «Empress of Ireland» fué una prueba palpable de ello. A pesar de que el primero sólo desplazaba 14,000 toneladas contra las 19,000 del segundo, sufrió aquél muy poco en el abordaje, desde luego el «Storlad» está construido según el sistema longitudinal. Podríamos citar muchos otros casos análogos.

Son, pues, evidentes las ventajas del sistema Isherwood comparado con el sistema ordinario de construcción, lo que ha hecho que sea adoptado por buen número de naciones. Esperamos que nuestros constructores y armadores, haciéndose cargo de ello, lo tomarán en consideración tal como el sistema merece.

Las nuevas lanchas automóviles de la Arrendataria

PRUEBAS OFICIALES

El día 17 del corriente se realizaron, en nuestro puerto, las pruebas oficiales de las dos lanchas automóviles de alta mar construidas por los «Astilleros Mallol» de San Feliu de Guixols para la Compañía Arrendataria de Tabacos. Las pruebas de las dos lanchas, que llevan los distintivos «A. V» y «A. VI», fueron realizadas con viento muy fresco de proa, alcanzando, a pesar de ello, la velocidad de 9,5 millas hora y demostrando las dos embarcaciones sus magníficas cualidades marineras. Es de notar que, el gran número de embarcaciones que a su paso encontraron las lanchas durante las pruebas, obligó a dar frecuentes guiñadas, los que evidentemente se traduce en pérdida de velocidad. A pesar de ello, se llegó normalmente a la anotada.

Son las lanchas construidas por los «Astilleros Mallol» dos embarcaciones de factura irreprochable, equipadas con un motor «Hispano Suiza» de 30 40 caballos. Las dimensiones son :

Eslora	12,00 metros
Manga	2,50 "
Puntal	1,25 "

Como auxiliar del motor disponen, cada una de ellas, de un aparejo fácilmente desmontable, consistente en dos palos que dan a la lancha un aspecto muy elegante.

Asistieron a las pruebas, por parte de la Arrendataria, el Capitán de Corbeta, Comandante del vapor «Número 1» de la citada Compañía, don Francisco Gil de Sola y los señores don Carlos

Salvadores, don Antonio Noé y don Salvador Aldaguer, Piloto, Maquinista y Contramaestre, respectivamente, del citado vapor; don Antonio García y don José Armenter.

De los Astilleros, estaban presentes don Carlos Mallol, constructor de las lanchas, don José García de Paredes, asesor técnico de los Astilleros, el contraemaestre aparejador de los mismos don Segundo Moragas y los mecánicos señores Casanovas y Basols.

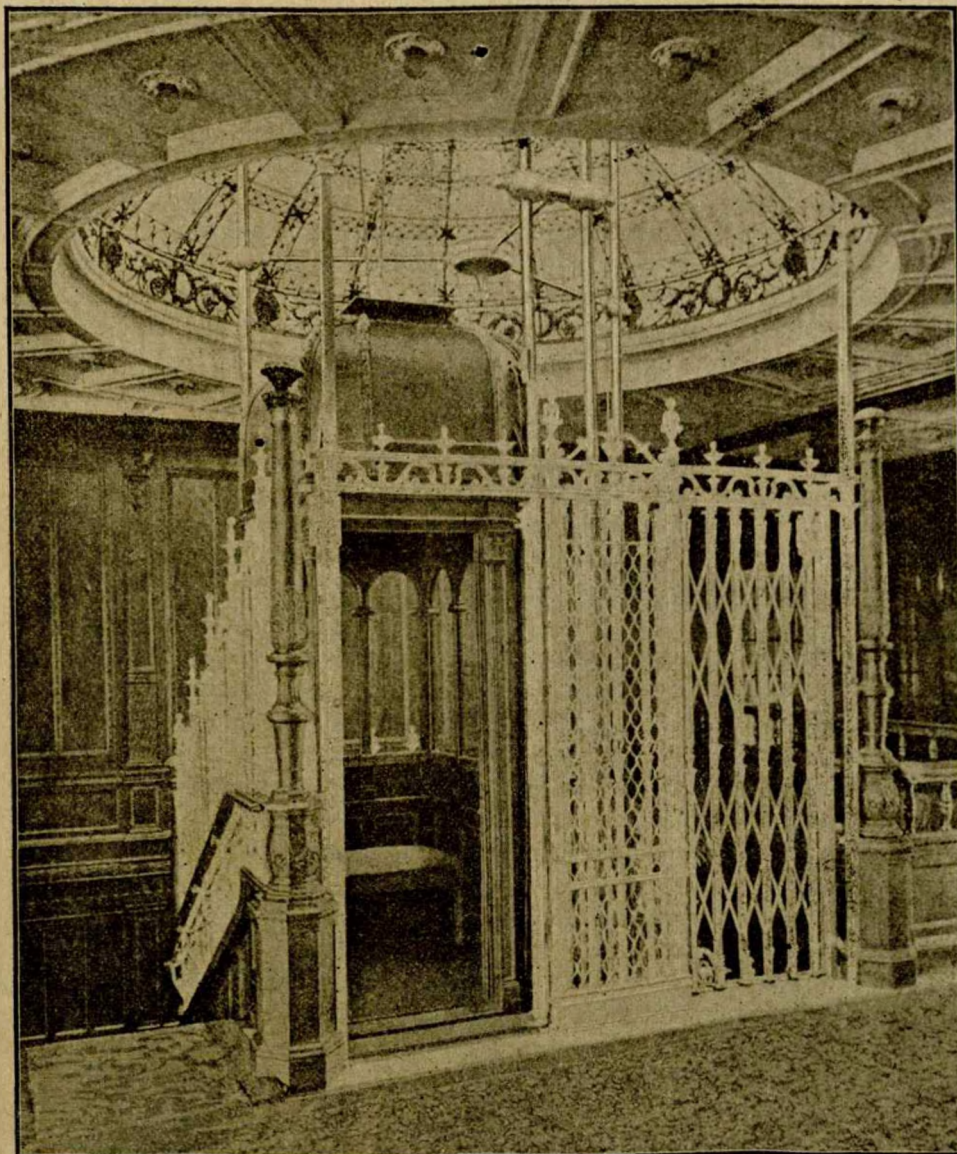
Expresamente invitado, asistió al acto de las pruebas nuestro Director.

Casualmente, cuando se estaba realizando la operación, entró en nuestro puerto la corbeta «J. y C. Llusá» procedente de Estados Unidos y

Palma de Mallorca, mandada por nuestro estimado amigo don José María Mallol, hijo del propietario de los Astilleros de San Feliu de Guixols. Los asistentes a las pruebas se trasladaron, una vez éstas terminadas, a bordo de la citada corbeta, la que recorrieron detenidamente, bebiendo unas copas en compañía de su Capitán y Oficiales para festejar su feliz llegada a nuestro puerto.

Nos complacemos en hacer constar que las dos lanchas automóviles de alta mar han sido construidas con materiales, tanto su casco, arboladura como maquinaria, nacionales y que nada tienen que envidiar a las similares extranjeras que nosotros hemos conocido. Nuestra felicitación a los constructores y propietarios.

CONSTRUCCIONES NAVALES MODERNAS



Ascensores del transatlántico inglés «Mauretania» de la Cunard Line, contruidos por la casa Waygood - Otis Ltd. de Londres.

LA LÍNEA ESPAÑA-BRASIL

Ningún resultado han dado, hasta el presente, las reiteradas instancias y gestiones que los españoles residentes en el Brasil vienen realizando para que cuanto antes sea un hecho el establecimiento de una línea regular de vapores entre aquella república y nuestra península.

Damos, a continuación, el Oficio que la Cámara Oficial Española de Comercio e Industria en el Brasil, ha dirigido a nuestro Ministro de Estado para hacer resaltar, una vez más, la necesidad absoluta de que se establezca una línea regular de vapores entre nuestros puertos y los del Brasil. Dice así el interesante documento, suscrito por don Nicolas Martínez y Fernández y don D. L. Izquierdo, Presidente y Secretario, respectivamente, de aquella Cámara:

«Excmo. Sr.:

»Transmitida a esta Cámara por el Consulado de España en esta Capital, venimos en conocimiento de la Real orden de fecha 14 de noviembre último, en que el ministro de Fomento da traslado a ese de su digno cargo de la respuesta de la Compañía Trasatlántica a las peticiones que las Cámaras de Comercio de Gijón, Santander y Coruña elevaron sobre el restablecimiento de la línea Brasil-Plata, y por ende, a las reiteradas instancias que en distintas ocasiones hemos formulado en el mismo sentido.

»Ante la categórica negativa de esa Compañía, huelgan objeciones y argumentos, por lo que creemos más pertinente dirigir nuestras miras a otros medios de resolver el interesante problema de las comunicaciones de España con este vasto y fértil territorio brasileño, que sin duda alguna será una fuente de riqueza cada día mayor para las naciones que de hecho entren en transacciones comerciales con él, suministrándole los artículos que consume y adquiriendo los productos que exporta.

»Una prueba latente de que ese sentir que expresamos lo es de todas las naciones que velan por el futuro de su expansión comercial, es que en cuanto terminó el conflicto europeo reanudaron inmediatamente sus viajes al Brasil las Compañías noruegas, holandesas, inglesas, francesas, etcétera, y otras potencias, como el Japón y Portugal, se preocuparon del mismo modo, estableciendo la primera carreras nuevas y gestionando la segunda la formación de una línea directa exclusiva para el Brasil.

»La misma flota brasileña, integrada en el Lloyd Nacional, pone en práctica en lo que permite su capacidad de flete, el arribo de sus vapores a puertos españoles en sus viajes de ida a Europa, no haciéndolo en los de vuelta, porque además de no tener lugar vacío por lo general, la diferencia del cambio perjudica en gran manera sus intereses.

»Pues si toda la Europa marítima considera de capital importancia las escalas en el Brasil y se apresura a reanudarlas, no son necesarios grandes esfuerzos para demostrar que a España le traería también pingües beneficios el intensificar su intercambio con esta República.

»Ahora bien, si la Compañía Trasatlántica, con argumentos poco convincentes, se niega rotundamente a reanudar el servicio que estaba a su cargo hasta abril de 1919, creemos que no por ello podemos cruzar los brazos y con nosotros nuestro Gobierno, y contemplar impasibles cómo las demás naciones se van imponiendo en estos mercados y nosotros quedamos postergados o poco menos que relegados al olvido como país productor y exportador de artículos de gran consumo en el Brasil, y lo que es más sensible, nos vemos obligados a presenciar cómo se importan aquí productos españoles con el marchamo de otras nacionalidades, sin posibilidad de poner coto a este abuso, pues de lo contrario éstos no vendrían en forma alguna, por falta de flete directo.

»Además de la Trasatlántica, tenemos en España unas treinta Compañías navieras, muchas de las cuales poseen navíos de alto bordo, y a las que, si se las estimulase un poco, no dudamos interesaría ensayar el establecimiento de una línea para el litoral del Brasil.

»Y, si por último, ni siquiera una de esas Compañías tomase a sí el encargo de hacer este servicio, estamos convencidos de que otras extranjeras, con sólo facilitarles sus escalas por medio de concesiones en derechos de puerto u otras similares, llevarían a cabo la empresa con la regularidad debida.

»Es así de interés primordial que nuestros poderes públicos estudien sin dilación el medio de resolver este importantísimo problema, que integra la base fundamental de nuestra imposición en el Brasil bajo el punto de vista comercial, y si realmente nuestra posición como potencia marítima no permite atender a las urgentes necesidades de nuestro intercambio con el extranjero, procure hacer concesiones a Compañías brasileñas o tratados con el Gobierno de esta República, que compensen nuestra deficiencia de flota, necesidad ésta reclamada distintas veces y otras tantas no satisfecha.»

Ya, en nuestro número anterior, nos hacíamos eco del rumor que circulaba por nuestros círculos marítimos relativo a este asunto. Hoy sólo añadiremos que sería una enorme vergüenza para nuestra Marina el que fueran extranjeros los barcos que, a la tan solicitada, conveniente y sin duda remuneradora línea, concurrieran.

El porvenir de nuestra Marina mercante ⁽¹⁾

Diariamente llega a nuestros oídos que *nuevos* buques adquiridos en el extranjero por empresas españolas vienen a aumentar el tonelaje de nuestra Marina mercante.

Y ante ello se nos ocurre una pregunta. ¿Ya se preocupan nuestros gobernantes, al igual que otros hacen, de ver qué clase de buques se adquieren? Porque una falta de estudio como hasta aquí ha existido sobre el particular puede acarrear fatales consecuencias en tiempos no lejanos a nuestra flota, hoy tan necesitada de protección como de aumento, pues así nos lo enseñan las grandes potencias con sus estudios sobre la marina. Nosotros nos debíamos preocupar de ello más de lo que nos preocupamos, por ser de los más llamados a sostener una marina potente, como corresponde a nuestra nación, que es esencialmente marítima por su posición geográfica y su extenso litoral.

A tal punto llega el estudio que algunas naciones hacen sobre el particular, que, viéndose tan necesitadas o más que nosotros de tonelaje, autorizan la venta de cierta clase de buques. ¡Y que seamos nosotros sus principales clientes!

Es verdad que estamos necesitados de tonelaje; pero cubriendo la falta con esos *nuevos* buques, que son el desecho de otras naciones, ¿qué beneficios obtenemos? Salir del paso, cubriendo las necesidades del momento. Siempre hicimos lo mismo: preocuparnos del presente tan solo... y el que venga detrás que arree.

De distinto modo piensan esas naciones que se desprenden hoy de sus barcos viejos y construyen cuantos nuevos son posible construir, para verse antes de dos años con una flota de doce a catorce millas de marcha, dotada de aparatos modernos y de todas las comodidades que la arquitectura naval moderna introduce en los nuevos buques, tanto para la seguridad y comodidad de sus tripulantes, como de sus mercancías.

Mirando por el bien de todos, nos permitimos recomendar a quien corresponda que estudie cuanto antes esta cuestión, pues hoy, que todavía se conservan los fletes bastante elevados, vemos a algunas compañías navieras agobiadas, no (como algunos se han permitido afirmar) por el aumento de sueldos concedido a sus tripulaciones, sino

por el costo de las continuas reparaciones que los barcos necesitan.

Si nuestros gobernantes no toman pronto cartas en el asunto, prohibiendo la adquisición de ciertos buques, parecerá antes de poco tiempo nuestra nación una especie de Asilo de las Hermanitas de los Pobres o un Museo Naval de antigüedades.

Flotas de esta naturaleza no podrán competir nunca con las extranjeras y, como consecuencia, vendrá nuestra ruina y la de la nación. No se engañen nuestros armadores, aumentando el tonelaje con tales buques. Y sino, fíjense en lo que hace Inglaterra, que autoriza la venta de sus barcos viejos, aun viéndose en el caso de tener que alquilar extranjeros (alguno de ellos de nacionalidad española) para el tráfico de sus costas. En cambio, intensifica la construcción.

En resumen, que lo que hace Inglaterra es, sacrificándose hoy un poco, desprenderse de todos sus *cacharros* y hacerse con una flota de barcos nuevos que sembrarán el pánico a las demás flotas del mundo y sobre todo a la nuestra.

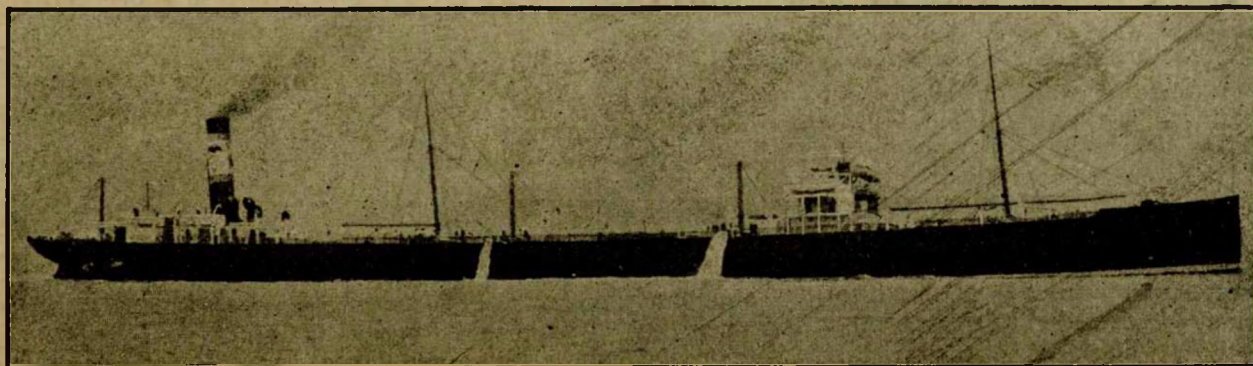
Los tripulantes empezamos a tocar las consecuencias de estos desaciertos, pues ya se vislumbran vestigios de otras épocas y rebaja en los sueldos presentes. Mucho duraba la alegría en casa de los pobres. Pero que no nos confundamos con los de otros tiempos, pues ya no estamos dispuestos a sufrir las consecuencias que acarrea el abandono en que está sumida la marina civil por quienes tienen la obligación de velar por ella.

Todavía es tiempo. Intensifíquese la construcción naval, construyendo barcos dotados de mecanismos modernos que les impulse a mayores velocidades, (que consumirán menos que estos cascajos que hoy tenemos); exijan los estudios necesarios para el manejo de tales aparatos y entonces tendremos una flota para honra de la nación, de los armadores y de sus tripulantes, capaz de competir con cualquiera otra.

Mientras no se haga esto, estaremos como siempre... a la cola.

ARMANDO UNION

(1) Con mucho gusto reproducimos este artículo publicado por la Revista de Bilbao "El Maquinista Naval", pues es tan interesante y digno de ser meditado su contenido que su divulgación ha de ser solo beneficiosa.



Vapor tanque capaz para transportar 16,000 toneladas de aceite. Es uno de los mayores buques construidos según el sistema Isherwood.

JURISPRUDENCIA

Interesante Sentencia del Tribunal Supremo

En el número de la *Gaceta* correspondiente al 17 agosto último, se publica el siguiente fallo, que por su interés, publicamos. Dice así :

En el pleito pendiente ante esta Sala, entre partes, de una la Sociedad E. y M. Sauri, en comandita, y en su nombre el letrado don Celso Joaniquet, demandante, y de otra la Administración general del Estado, demandada, representada por el fiscal, sobre revocación de resolución dictada por la Dirección de Aduanas el 7 de septiembre de 1917, trasladada el 27 del mismo mes :

Resultando que con declaración número 2,681-917 presentaron al despacho de la Aduana de Barcelona los señores Enrique Ráfols y Compañía una manufactura que puntualizaron correjel, suela curtida a la inglesa, al aceite, para fabricación de correas para maquinaria, señalando la partida 498 del Arancel para no incurrir en penalidad, aunque entendían que debía adeudar la mercancía como suela, y el vista practicó el aforo clasificándola como correas para maquinarias, aplicó la partida 501 e impuso la multa que marca el caso 6.º del artículo 306 de las Ordenanzas :

Resultando que disconforme el interesado con el aforo e instruido el expediente reunióse la Junta arbitral el 9 de junio de 1917, ante la que aquél manifestó que la mercancía no eran correas, sino crupones cortados en trozos, para que tanto el centro como las orillas puedan estirarse por igual ; que las señales que ostentaban en los dos extremos son las huellas de las grapas de la maquinaria de estirar y que para que sean correas han de sufrir varias operaciones, entre otras la de cortar a escuadra los extremos y biselarlos o rebajarlos para el cosido o unión, por lo que la mercancía discutida no podía estimarse como correas y debía, como suelas o correjel, adeudar por la partida 497 ; y la Junta arbitral, estimando que se trataba de unas tiras de cuero cortadas en ancho igual y estiradas, es decir, ultimada su preparación para emplearlas como correas para maquinaria, restando sólo unir las unas a otras, acordó confirmar el aforo practicado y la imposición de la multa :

Resultando que la referida razón Enrique Ráfols y Compañía apeló del antedicho fallo, insistiendo en que se trata de crupones de suela engrasada, debiendo adeudar por la partida 497, y la Dirección general de Aduanas, apreciando la mercancía como una correa de cuero para maquinaria, falta solamente de ligeras operaciones que no pueden hacer variar su forma de adeudo, resolvió con fecha 7 de septiembre de 1917 confirmar el fallo de la Junta arbitral, comunicándolo el 17 del mismo mes :

Resultando que contra esta resolución interpuso recurso contencioso-administrativo ante esa Sala el letrado don Celso Joaniquet, a nombre de la Compañía E. y M. Saura, S. en C. dueña de la mercancía en cuestión, formalizando la deman-

da con la súplica de que se revoque la resolución de la Dirección general de Aduanas impugnada y en su lugar se declare que para el adeudo de la suela engrasada presentada con la declaración número 2,681-917 de la Aduana de Barcelona se aplique la partida 497 del Arancel, en vez de la 501 y se devuelvan a la Sociedad demandante las diferencias indebidamente cobradas y la multa satisfecha ;

Considerando que la cuestión planteada y que ha de resolver este pleito queda reducida a determinar si la declaración número 2,681, presentada al despacho en la Aduana de Barcelona por don Enrique Ráfols debe adeudar según la naturaleza de su contenido por la partida 501, como se aforó y confirmó la Junta arbitral y la Dirección general por su resolución de 17 de septiembre de 1917 que fué reclamada ;

Considerando que la muestra de la mercancía cuya naturaleza se discute, no deja lugar a duda que se trata de tiras de cuero cortadas en ancho igual y estiradas ; por lo que es visto que no son correas ni manufacturas de cuero de inmediato destino o aplicación, según las que señala la partida 501 ;

Considerando que el hecho de venir la piel curtida cortada en tiras no modifica la calidad de la mercancía y que el Repertorio del Arancel lleva a la partida 497, sin observaciones acerca de las dimensiones y sin determinar su empleo en los usos a que posteriormente pueda aplicarse ; y como la partida 501 se refiere a correas y cuerdas de cuero para transmisión y demás manufacturas de cuero y piel para maquinaria, es evidente que alude a manufacturas de inmediata aplicación a dicho uso y no a materiales, cuales los presentados para el adeudo, que después de mayor o menor laboreo u operaciones podrán ser susceptibles de obtener la finalidad para que fueron adquiridos ;

Considerando que siendo improcedente el aforo practicado en la Aduana de Barcelona por la partida 501, lo fué igualmente la imposición de la multa a tenor de lo dispuesto en el caso 6.º del artículo 306 de las Ordenanzas, puesto que la declaración pidiendo la aplicación de la partida 497 resulta ser la correspondiente a la mercancía importada.

Fallamos que debemos revocar y revocamos el acuerdo recurrido de la Dirección general de Aduanas de 7 de Septiembre de 1917, y en su lugar declaramos que la mercancía que fué objeto del acuerdo de que se trata debe comprenderse en la partida 497 del Arancel vigente, devolviéndose al interesado don Enrique Ráfols, previa liquidación, la diferencia que resulta entre el importe de ésta y el de la practicada según la 501, así como el de la multa de que fué objeto en consonancia a lo dispuesto en la base sexta del artículo 306 de las Ordenanzas.

DE INTERÉS PARA LOS NAVEGANTES

COSTAS DE ESPAÑA

Banco «Els Colls» Masnou.—Continúa la boya que «debe» balizar la parte de fuera de dicho banco, «balizando» la de tierra con evidente peligro para las embarcaciones que naveguen por dicha costa. Parece que no fué cierto, como decíamos en nuestro número anterior, que el temporal desplazara todo el banco dels «Colls». Según nos aseguran, el que la boya no haya sido llevada a su verdadero lugar es debido a fuertes presiones, por parte de personalidades deportivas de la villa de Masnou, que desean que la boya quede en el lugar que actualmente ocupa, para que pueda servir de indicadora en el concurso de natación que es probable se celebre a fin de Agosto del próximo año. Da la casualidad que el temporal llevó la boya a una distancia de tierra exactamente igual a la que deben llegar los nadadores.

No aseguramos lo que queda dicho, pero en esos tiempos pudiera muy bien ser cierto.

Santander.—Se ha transformado la apariencia de la luz de Peña Horadada, siendo su actual carácter el de grupos de 2 relámpagos verdes cada 10 segundos (relámpago, 0'5 segundos; ocultación, 1 segundo; relámpago, 0'5 segundos; ocultación, 8 segundos); su alcance es de 7'7 millas.

Por la Comandancia de Marina de Sevilla se comunica que, por limpieza y reparo, la boya de

Salmedina será retirada de su emplazamiento y substituida por una luz blanca y fija mientras se realizan las operaciones.

Río Guadalquivir.—Boya luminosa.—A causa del recorrido del canalizamiento de la ría para efectuar una limpieza general, serán retiradas la boya con luz blanca de la canal nueva de la barra, y la boya de luz verde del sitio denominado Plancha.

COSTAS DE PORTUGAL

Setúbal.—La enfílación de las luces de Outao y de Ameijoa no indican ya la dirección del canal de entrada de la bahía de Setúbal.

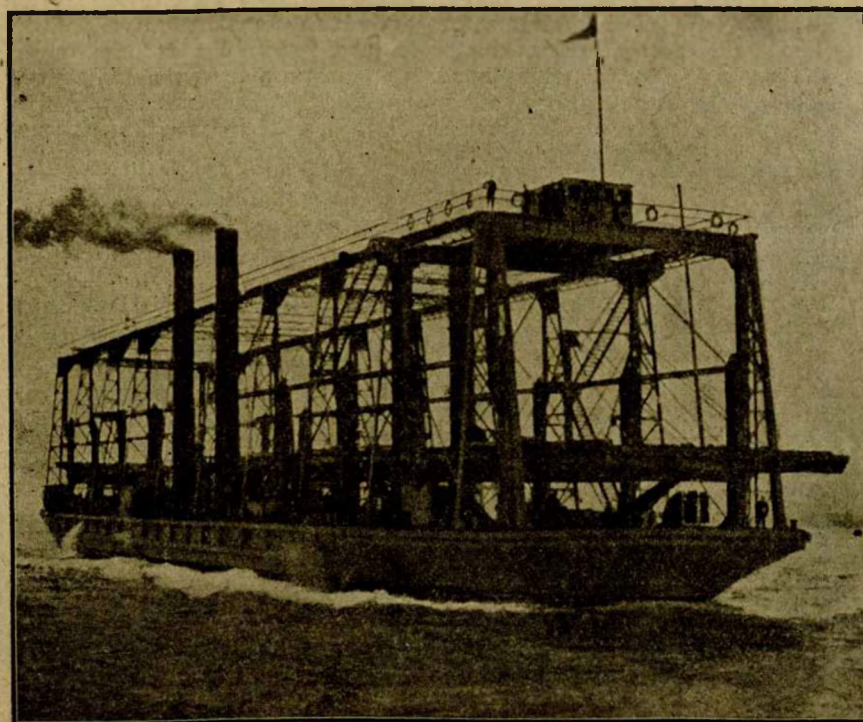
Figueira da Foz.—El canal de entrada de la barra del río Mondego es impracticable, debido a la obstrucción ocasionada por la acumulación de arenas.

Islas de Cabo Verde : Santo Antao.—La luz fija blanca encendida en la punta do Sol está apagada temporalmente para hacer reparaciones.

Islas Azores : Isla Fayal.—En Horta, y próxima a la capilla de Boa Viagem, se ha encendido una luz.

Carácter : fija, 1 sector blanco y 1 sector verde.
Alcance : blanco, 7 millas; verde, 3 millas.
Altura sobre la pleamar : 11,5 metros.

CONSTRUCCIONES NAVALES MODERNAS



Ultimo tipo de buque transportador de trenes, botado recientemente en Inglaterra.

Faro: caseta de hierro pintada de rojo.

Nota.—El sector verde ilumina una zona en donde están fondeados unos cables submarinos y donde está prohibido fondear: la zona que ilumina el sector blanco es libre.

COSTAS DE FRANCIA

Pasa interior del Médoc.—A causa de los cambios ocurridos en la situación de los fondos, la boya luminosa «Sur de Richard número 28», pintada de rojo y con luz fija verde, se ha desplazado a unos 1,700 metros y 150° de su antigua posición.

Nueva situación aproximada: 45° 24' 28" N. y 0° 50' 44" W de Gw.

COSTAS DE HOLANDA

Escalda occidental.—Las dos boyas negras luminosas fondeadas al oeste del banco Botkil, por 51° 32' 24" N. y 3° 10' E. de Gw. y 51° 32' N. y 3° 13' E. de Gw., se han retirado.

COSTAS DE INGLATERRA

Proximidades de Harwich.—A unos 80 metros al NW. de unos restos que se encuentran a 4 millas al SE. de la luz de Orfordnesa, se ha fondeado una boya verde.

Situación aproximada: 52° 1' 46" N. y 1° 38' 33" E. de Gw.

Se recomienda a los navegantes la mayor prudencia en los parajes de North Ship Head, Aldeburgh Ridge y Atdeburgh Napes. Han ocurrido numerosos naufragios y la situación de alguno de ellos no ha sido determinada exactamente.

Aldeburgh Napes.—A unos 90 metros al SE. de unos restos situados en 52° 7' 28" N. y 1° 43' 3" E. de Gw., se ha fondeado una boya verde.

Río Humber.—Han sido destruidos los restos que se encontraban en 53° 35' N. y 0° 2' W. de Gw., a 1,35 millas al Este de la torre hidráulica del Grimsby.

Se ha retirado el barco indicador.

Río Humber.—La boya luminosa a cuadros negros y blancos que estaba fondeada al Este de la luz de Stallingborough, por 53° 37' 24" N. y 0° 8' 24" W. de Gw., ha sido retirada.

Una boya cónica negra, con luz de un relámpago rojo cada 6,5 segundos (relámpago, 1,5 segundos; ocultación, 5 segundos) ha sido fondeada a 1,750 metros y 174° del asta de señales de Stone-Creek, por 53° 38' N. y 0° 7' W. de Gw., con carácter provisional para marcar las obstrucciones del canal y los trabajos de la orilla Noste.

COSTAS DE ESCOCIA

Firth of Forth.—Las boyas Middie Bank y Clackmannan son nuevamente luminosas: la primera, cónica roja, con el carácter ya indicado, y la segunda, cónica roja, con luz blanca de destellos.

Se han retirado las boyas ordinarias que reemplazaban a estas dos boyas luminosas.

COSTAS DE ALEMANIA

Heligoland.—La luz fija con sectores blancos y verde que se encendía en el extremo del rompeolas este del puerto de Heligoland, por 54° 10' N. y 7° 54' E. de Gw., se ha suprimido.

La sirena de niebla y la campana submarina del muelle oeste se han suprimido igualmente.

Elba.—Belum.—Los sectores de la luz de Belum tienen los siguientes límites:

Dos sectores fijos blancos, 1 sector fijo rojo, 1 sector fijo verde, 1 sector con relámpagos blancos.

Fijo blanco: de 91° a 105°,5 (14°,5).

Fijo rojo: de 105°,5 a 186° (80°,5).

Fijo verde: de 186° a 235° (49°).

Con 2 relámpagos blancos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 2 segundos; relámpago, 1 segundo; ocultación, 5 segundos), de 235° a 242° (7°).

Fijo blanco: de 242° a 244°,5 (2°,5).

Con 1 relámpago blanco (relámpago, 1 segundo; ocultación, 2 segundos); de 244°,5 a 247° (2°,5).

Los sectores de la luz auxiliar de Belum (aviso número 465 de 1920) son una continuación de los de la luz principal y son:

Fijo rojo: de 247° a 254°,5 (7°,5).

Fijo blanco: de 254°,5 a 250° (5°,5).

Slesvig-Holstein.—Eider.—En el Purrens-trom ante Tönnig, por los 54° 16' 8" N. y 8° 54' 16" E. de Gw., se ha fondeado la boya luminosa 12a con luz blanca de ocultaciones cada 8,5 segundos (luz 4,5 segundos; ocultación, 4 segundos).

Por los 54° 15' 48" N. y 8° 51' 21" E. de Gw., se ha fondeado la boya negra luminosa 8a con luz blanca de ocultaciones cada 10 segundos (luz, 7 segundos; ocultación 3 segundos).

Hallazgo de un submarino

Circuló el 23 del corriente el rumor que unos pescadores habían hallado el casco de un submarino en las proximidades del faro de Buda (desembocadura del Ebro).

Según se decía, dedicándose la barca que lo había encontrado, a la pesca del *bou*, la red se enredó con un objeto sumergido, siendo infructuosos los esfuerzos que hicieron los pescadores para sacarla.

El hecho les llamó la atención por lo que requirieron el auxilio de un buzo. Este dijo que la red estaba prendida en el periscopio de un submarino y que el casco de este, aparentemente, se hallaba en muy buen estado.

La noticia corrió como pólvora y de ello se hizo eco la prensa diaria de esta ciudad.

Al momento de entrar en máquina este número nos dicen que es muy posible que todo ello fuese una invención veraniega, pero hasta ahora no hemos oído desmentir el rumor.

Como la han dado diarios tenidos por muy serios en nuestra ciudad no vacilamos en darlo nosotros, ya que a nadie puede perjudicar aun en el caso de no resultar cierto.

INFORMACIÓN GENERAL

De emigración

Ha publicado la *Gaceta* una Real orden del ministerio del Trabajo, disponiendo que se considere como definitiva la autorización provisional otorgada a la Compañía naviera American-Line para dedicarse al tráfico de la emigración.

También se dispone que para el embarque de emigrantes por navieros extranjeros se pague una cuota anual de patente en una progresión cuyos extremos son: 2,000 y 11,500 y su vagón 500, formando la correspondiente escala gradual.

El primer punto de la escala es, por 2,000 emigrantes, una patente de 10,000 pesetas; por cada 500 emigrantes más, 750 pesetas: hasta llegar al final, o sea de 11,501 emigrantes en adelante, una patente de 25,000 pesetas.

Que los consignatarios autorizados para el embarque de emigrantes deberán satisfacer una cuota anual o patente en esta proporción:

Desde 1,000 emigrantes, 1,000 pesetas, y 500 pesetas por cada igual número de emigrantes, y de 4,000 en adelante, 5,000 pesetas.

Record de botaduras

En los Astilleros de Hog-Island (Estados Unidos) fueron botados, en menos de una hora y media, 7 vapores de 7,825 toneladas peso muerto cada uno.

Este extraordinario hecho ocurrió el 21 del pasado julio. Naturalmente, como ya queda dicho, en los Estados Unidos, siendo los barcos botados los últimos construidos por cuenta del Gobierno de la gran República norteamericana. No sabemos que clase de barcos serán, pero es de suponer que serán mejores que alguno de los que, construidos durante la guerra, visitaron nuestro puerto, ya que de no ser así serían capaces de irse a pique en menos tiempo del que tardaron en ser botados.

La navegación de cabotaje

A petición de varias Asociaciones marítimas de la Península, solicitando se reservase el servicio de cabotaje nacional a los buques de bandera española, se ha publicado recientemente una Real

INDUSTRIAS SUBMARINAS DESAPARECIDAS



Equipo dedicado, bajo la dirección del especialista griego Sr. Panayotis N. Bakirdgis, a la pesca de coral y esponjas en nuestra Costa Brava. Este equipo fué de los últimos que abandonaron dicha industria submarina en nuestro litoral, después de algunos años de activísimas y fructuosas campañas.

orden disponiendo queden sin efecto todas las autorizaciones concedidas hasta la fecha a buques extranjeros para hacer el tráfico de cabotaje nacional. Según dicha Real orden, la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima podrá conceder aquellas autorizaciones que estime convenientes a las necesidades del tráfico nacional, pero siempre por un solo viaje y con cargamento exclusivo de corcho o carbón.

Nuestras comunicaciones con Alemania

Comentando lo referente al concurso anunciado para presentar proposiciones para los servicios de Norte de Africa, Baleares y Canarias, dice nuestro estimado colega *El Economista*.

El Real decreto que firmó el Rey el día 25 de junio último no lo publicará la *Gaceta* hasta el 27 de julio, o sea un mes y dos días después de firmado.

Se trata, dice el colega, de seis millones de pesetas anuales, y esto no creemos que pueda adjudicarse a cencerros tapados, en plena canícula y con los plazos escamoteados.

Por eso, añade, nos permitimos requerir formalmente al Gobierno para que ese plazo se amplíe por lo menos al 30 de noviembre.

He a continuación las tablas de los diferentes servicios de que se trata:

Tablas de servicios de Canarias

Servicio número 1.—Sevilla, Cádiz, Santa Cruz de la Palma, Tenerife, Las Palmas, Cádiz, Sevilla. Distancia, 1,742 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla. ... 334,464

Servicio número 2.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz. Distancia, 1,447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla. ... 277,824

Servicio número 3.—Sevilla, Cádiz, Tenerife, Las Palmas, Cádiz Sevilla. Distancia, 1,491 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla. ... 286,272

Servicio número 4.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz. Distancia, 1,447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla. ... 277,824

Servicio número 5.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz. Distancia, 1,447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla. ... 277,824

Total ... 1,454,208

Tabla de servicios de Africa

Servicio número 1.—Seis expediciones semanales Málaga-Melilla y viceversa, una de las cuales se extenderá hasta Restinga y Cabo de Agua. Vapores para este servicio de más de 1,000 toneladas y 12 millas. Distancia, 110 millas, y de Melilla a Cabo de Agua, 30,50 millas, a 16 pesetas milla. ... 1,148,992

Servicio número 2.—Una expedición semanal Melilla con Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta. Vapor para este servicio de más de 800 toneladas y 10 millas. Distancia 141 millas, a 16 pesetas milla. ... 234,624

Servicio número 3.—Dos expediciones semanales Almería, Alborán, Melilla y viceversa. Vapores para este servicio de más de 1,000 toneladas de arqueo y 12 millas. Distancia, 99 millas, a 16 pesetas milla. ... 329,472

Servicio número 4.—Una expedición diaria Algeciras, Ceuta y viceversa. Vapores para este servicio de más de 500 toneladas de arqueo y 15 millas. Distancia, 16 millas, a 32 pesetas milla. ... 373,760

Servicio número 5.—Una expedición diaria Algeciras, Tánger, Cádiz, y viceversa. Vapores para este servicio de más de 350 toneladas de arqueo y 10 millas. Distancia, 86 millas, a 16 pesetas milla. ... 1,004,480

Servicio número 6.—Dos expediciones mensuales Barcelona, Canarias, a 16 pesetas milla. ... 1,066,500

Servicio número 7.—Seis viajes mensuales Cádiz, Larache, a 16 pesetas milla. ... 207,360

Servicio número 8.—Un viaje mensual Málaga, Melilla, Ceuta, Tánger, Larache, a 16 pesetas milla. ... 154,725

Total ... 4,520,000

De interés para Tenerife

Ha sido acogido con grandes simpatías el propósito de la Compañía general de Carbones, domiciliada en esa capital, de construir en este puerto un muelle y depósitos para carbón mineral y para petróleo, destinados al suministro de buques.

Los periódicos dan la noticia con gran satis-

facción, y recomiendan a las corporaciones oficiales y a las particulares que se preste todo el apoyo que merece la empresa y que se le dé toda clase de facilidades, ya que así lo impone el patriotismo por los grandes beneficios que el país obtendrá, y especialmente este puerto, falto de servicios que completen sus inmejorables condiciones.

Siniestros marítimos

Halifax.—El vapor inglés «Wildomino» ha tocado en el bapo fondo de Cocuso, habiéndosele inundado la cala y permaneciendo el buque a flote.

Antofagasta.—En el buque de vela francés «Caroline», que llevaba cargamento de carbón, se ha declarado fuego, creyéndose que ha sido espontáneo.

Manila.—El vapor auxiliar «Alfonso» se ha ido a pique dentro del puerto, a consecuencia de una tempestad.

Colombo.—El vapor francés «Slavonia», que ha regresado a puerto después de su embarrancada, debe desembarcar toda la carga para poder ser reconocido y reparado.

Havre.—El vapor francés «Ville de Metz» llegado al puerto, tiene una fuerte vía de agua, causada en su embarrancamiento en la costa de Bilbao.

Port Said.—El vapor italiano «Ansaldo San Giorgio VI» ha tocado fondo entrando en el canal de Suez, por lo que será reconocido en este puerto.

Nápoles.—Será entrado en dique seco el vapor inglés «Penuard», con objeto de ser reconocidos sus fondos.

Malta.—Ha entrado de arribada el vapor inglés «Yugold», con averías en la máquina.

Tacalmano.—El buque de vela francés «La Fontaine», entró de arribada, a causa de haber perdido parte de su arboladura.

El tonelaje mundial

Según el *Shipping World* el número total de toneladas a flote en junio de 1914 era de 45.404,000, contra 53.905,000 en junio del corriente año, lo que representa un aumento de 8.501,000.

Nuestro país en 1914 disponía de 884,000 toneladas y a fin de junio de este año llegaba a 937,000 lo que representa un aumento de 53.000 toneladas.

Es de desear que continúe la progresión ascendente.

Las tarifas del canal de Suez

Comunica la Compañía Universal del Canal de Suez que el Consejo de administración ha acordado en la sesión del 5 del actual, que desde el 1.º de octubre de 1920 el derecho de tránsito se rebaja en francos 0'25, quedando, por tanto, para los navíos con carga, francos 8'25 y para los navíos en lastre, francos 5'75 por tonelada.

Buques en construcción

Los vapores petroleros que en primero de abril último se hallaban en construcción en los Estados Unidos, por encargo de empresas particulares, ascendían a 104 buques, representando un total de 722,539 toneladas brutas de desplazamiento, lo que equivale a 1.085,000 toneladas de carga.

La construcción de estas unidades por encargo de intereses privados ha adquirido en los últimos meses un considerable impulso, a medida que los astilleros liquidan los encargos hechos por el Estado durante la guerra.

Cuatro de estos buques en construcción actualmente, tendrán cada uno un tonelaje bruto de 13,500 toneladas y de esta forma serán de los más grandes petroleros en servicio en el globo. Tres de ellos han sido encargados por la «Sociedad Standard-Oil».

Los mayores barcos-tanques hoy día a flote, como el «San Fernando» transportan 18.000 toneladas de aceite.

Motoristas navales

Consultado a la Dirección General de Navegación y Pesca por el Comandante de Marina de las Palmas, si los motoristas navales examinados con arreglo a la real orden circular del 26 de mayo de 1909 pueden considerarse aptos para el manejo de los motores auxiliares de los veleros de cabotaje y altura, se ha hecho saber que por ahora y mientras se legisle sobre el particular, se autoriza a los citados motoristas a conducir los motores de combustión interna en los veleros de cabotaje y altura, siempre que se trate de tales motores auxiliares. En el caso de ser buques de motor de combustión interna, como medio ordinario de propulsión, deberá atenderse al cuadro indicador vigente para máquinas de vapor.

Zona franca

La Cámara de Comercio de Salónica ha dirigido al ministro de Economía una Memoria, en la que pide la creación de una zona franca en el citado puerto para facilitar el comercio de tránsito.

El ministerio de la Economía Nacional ha en-

cargado el estudio de dicha Memoria a una Comisión, en la que figura M. G. Cofinas, director del ministerio de Hacienda, que ha venido realizando durante muchos años diferentes estudios para el establecimiento de dicha zona franca.

El puerto de Punta Arenas

El Gobierno chileno acaba de aprobar un proyecto para la ampliación del puerto de Punta Arenas. El programa de las obras a realizar comprende la construcción de un muelle de cemento armado de 265 metros de longitud y 17 de ancho. Estas obras, junto con la edificación de varios almacenes y el utillaje necesario, han sido evaluadas en 2.412,000 pesos.

Venta de barcos alemanes

Próximamente Inglaterra comenzará las ventas de los barcos mercantes alemanes, hasta dos millones de toneladas.

Se cree que estas ventas se harán sobre precios reducidos, porque las Compañías inglesas no se muestran muy dispuestas a comprar este tonelaje.

La «Green Stard Line»

Comunican de Baltimore que la «Green Stard Line» tiene en proyecto el establecimiento de un servicio regular de vapores de pasaje entre Baltimore y los puertos de Europa. Se da como seguro en Norte América un futuro gran desarrollo del tráfico de pasajeros por Baltimore que se cree remplazará a Nueva York, convirtiéndose en el puerto término de las líneas que parten de Hamburgo y Amberes.

Premiando servicios

El capitán Paul Koenig, que mandó el submarino comercial «Deutschlad», cuyo viaje a Norte América durante la guerra hizo tanto ruido, ha sido nombrado jefe de los servicios marítimos del Norddeutscher Lloyd. Se habla de un acuerdo entre esta Compañía y los americanos y se dice que el capitán Koenig cuenta con poderosos amigos en el otro lado del Atlántico.

Próxima botadura

En breve se efectuará en los artilleros de «Smiths Company Limited» de Middlesbro el acto de botar al agua el vapor construido por cuenta de la Compañía ferroviaria francesa París-Lyón-Mediterráneo, que se denominará «P. L. M. número 12», primera de la serie de seis que ha encargado.

Dicho buque desplazará 6,000 toneladas y sus

calderas están dispuestas para el consumo de esencia.

Reventa de barcos

Parece que existe el propósito de revender a Compañías alemanas una gran parte de los buques mercantes atribuidos a Inglaterra, en compensación a los buques hundidos en Scapa-Flow. Según dicha versión, dichos buques serían entregados inmediatamente a los alemanes, abriéndose un crédito de cinco años para el pago.

Congreso postal internacional

En los primeros días del próximo mes octubre se celebrará en Madrid un Congreso Postal Internacional. Los anteriores se han celebrado en Berna, París, Lisboa, Viena, Washington y Roma.

Las sesiones, excepto la de inauguración, que será en el Palacio del Congreso o del Senado, se celebrarán en los salones del Palacio de Comunicaciones, que se prepararán convenientemente para ello. Es probable que la sesión inaugural sea presidida por S. M. el Rey. Durante los días en que se celebre el Congreso se realizarán excursiones a distintas ciudades españolas, en obsequio de los congresistas extranjeros.

El Gobierno ha concedido un crédito de 1.250,000 pesetas para los gastos que ocasione la celebración de este Congreso.

Convenio

El convenio efectuado por veinte años entre la Compañía Hamburg Amerika y el grupo Harriman, establece un servicio común en todas las líneas concertadas antiguamente por la Compañía Hamburg Amerika, o en comunidad, según acuerdo con otras Compañías. El primer servicio reanudado será el de Hamburgo, Nueva York, y seguidamente el de Hamburgo, La Plata e Indias Occidentales.

Cada una de las partes contratantes tiene derecho a poner en servicio sobre cada línea el 50 por 100 de los buques de su propiedad o que tenga fletados.

Los buques que, según el convenio, ponga en servicio la Compañía Hamburg Amerika podrán navegar bajo el pabellón alemán.

Buques concedidos a Bélgica

Los buques concedidos a Bélgica por el tribunal de presas consisten en veintisiete vapores de más de 7,600 toneladas, con un tonelaje global de 97,000, y doce vapores más pequeños, que su-

man 19,000 toneladas. Le corresponden, además, varios buques de vela.

Tampoco se cuenta entre dichos vapores el «Brussels», que ha sido regalado por Bélgica a Inglaterra, en memoria del capitán Tyatt, que lo mandaba. Además, existen en los canales y puertos belgas doce buques alemanes, cuyo derecho de propiedad pertenece indiscutiblemente a Bélgica. Figuran entre éstos el «Fotines» y el «Pasmañia», de más de 7,000 toneladas cada uno.

Siniestros marítimos

Dakar.—El vapor francés «California» ha entrado en este puerto para reparar las averías sufridas en su máquina durante el viaje.

Hango.—El casco del buque auxiliar inglés «Margaret Haney», destruido por un incendio, ha sido encontrado a unas veinte millas de este puerto, el que ha sido remolcado. La tripulación fué recogida por el vapor alemán «Bagdad».

Dakar.—El vapor inglés «Sain-Mihiel», llegado de Saint-Nazaire, con averías en la máquina, verificará su reparación, que durará alrededor de veinticinco días.

Burdeos.—El vapor belga «Roi Leopold», que se había hundido en 1914, a lo largo de Macau, ha sido puesto a flote, después de haberle extraído toda la carga. Será remolcado a este puerto donde será reparado convenientemente.

Brest.—El vapor francés «Ville de Mazagán» que con un cargamento de carbón iba de Swansea a Savona, entró de arribada, haciendo abundante agua.

Palma.—Se incendió el pailabot de la matrícula de Barcelona «Solgull» hallándose dentro del puerto. Las pérdidas se estiman en más de 100,000 pesetas.

Línea de grandes vapores frigoríficos entre Valencia y New-York

La United States Shipping Board está actualmente ultimando el estudio de una línea de vapores, con bodega refrigeradora, entre Valencia y Nueva York.

Estos vapores serán del tipo de 9,000 toneladas.

El servicio se montará con seis vapores, lo cual significa que los vapores podrán estar a la carga en Valencia cada tres semanas.

En cada uno de los departamentos de las bodegas se puede fijar y conservar sin cambio el grado de temperatura que se desea, de modo que

todos los géneros que se embarquen pueden tener la temperatura que necesiten, sin ningún riesgo absolutamente de helarse.

El establecimiento de este servicio depende principalmente de la aprobación y de las promesas de apoyo de los embarcadores de Valencia.

El primer buque que tocará en Valencia, si hay perspectiva sería de obtener el cargo, será el vapor «Mehano», de 9,400 toneladas. Se ha fijado, como ensayo, para este vapor el flete de 1,25 pesetas por pie cúbico, el cual es un flete parte del tipo del flete que pagan los embarcadores de Nueva York a Inglaterra para este servicio de vapores refrigerantes.

Estos vapores cargarán primero en los puertos de Italia.

MERCADO DE FLETES

Continúa la calma

El mercado del Plata queda sostenido para el maíz, y de Rosario para Inglaterra, cargando en septiembre se cotiza a 82 ch. 6 d. y 80 ch. han sido pagados para un vapor a cargar en octubre, con destino a Inglaterra y el continente.

Los mercados de los Estados Unidos quedan sostenidos para los granos. Montreal para Inglaterra, cotiza a 11 ch. 6 d. y los puertos del Norte se indican 11 ch.

Los mercados del Extremo Oriente continúan paralizados, particularmente los puertos cercanos a la India. Bombay cotiza nominalmente a 60 ch. para Inglaterra. Salgón, para el arroz, indica de 115 ch. a 120 ch. para Inglaterra y Francia, y Shanghai, para el Mediterráneo y Adriático sostiene a 150 ch. para granos.

Anotamos a continuación algunos de los tipos de flete últimamente cerrados.

Cardif a Málaga, vapor 2,400 toneladas, a 35 ch.

Cardif a Málaga, vapor 3,400 toneladas, a 27 ch. 6 d.

Cardif a Gibraltar, vapor 2,800 toneladas, a 17 ch.

Cardif a Alger, vapor 3,000 toneladas, a 20 ch. Swansea a Alejandría, vapor 5,600 toneladas, a 30 ch.

Port Tablat a Génova, vapor 3,500 toneladas, a 25 ch.

Port Tablat a Venecia, vapor 3,300 toneladas, a 32 ch. 6 d.

Tyna a Génova, vapor 1,800 toneladas, a 30 ch.

Tyne a Triste, vapor 3,000 toneladas, a 35 ch.

Newport a Gibraltar, vapor 2,200 toneladas, a 17 ch. 6 d.

Para carbones ingleses.

MERCADO DE CARBONES

Sin variación sensible.



TALLERES GRÁFICOS
NÚÑEZ Y C.^A S. EN C.
 S. RAMÓN, 6 - TELÉFONO 2496 A - BARCELONA



CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen : Etaminas para
 banderas : Manufactura general del ramo

RUPERTO ANGLADA

Ancha, 13 : Teléfono A 2238

CABLES DE ACERO : Primera casa en España para la
 construcción de cables metálicos : Especialidad en ascenso-
 res, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puen-
 tes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para
 rayos, etc.

J. ANSURIZA C.^{NIA}

Calle Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship-Chandier Furnish all kinds of provisions
 at the most moderate prices. — Proveedores de
 toda clase de comestibles para buques

J. PALAZÓN, S. en C.

Clavé, 3 : Teléfono 1939 A

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES IN-
 TERNACIONALES : ADUANAS
 TRANSITOS

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos : Disponibles de 0.75 a
 300 H P : Electromotores, etc., continúa 220 v.
 Disponibles, de 0.5, 8,00 a 100 HP. Preparacio-
 nes Bobinajes

HIJO DE B. CASTELLS

Fábrica en Gracia : : Despacho : Escudillers, 17

Fábrica de artículos militares : Especialidad en condecoracio-
 nes : Sección especial para la confección de distintivos esmal-
 tados para Clubs náuticos, automóviles, foot ball, excursionis-
 tas y demás sociedades deportivas, Centros religiosos y
 Orfeones

Proveedor de la Real Casa : Fundada en 1834

Efectos navales de ocasión

Cables de la mejor calidad inglesa . Gran surtido

Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva
 Descargadores, Estivadores y Receptores: Puerto y estación

TELÉFONO : Efectos Navales 1892 A | Trabajos y Servicios, S. A.

Leñas. 4828 A

NOS / Gerente 5533 A | D. JOSE MAS

SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

JUSTO MARLES

Despacho : Plaza Merced, 4 : Teléfono A 2108

Efectos Navales.—Agente de «The British Anti-
 fouling Composition & Paint, C.^o Ltd. (London-
 New York), contractors to the Admiralty» —
 Pinturas submarinas y especiales para vapores
 de hierro y madera.

VICENTE ALABAU, S. en C.

Agentes asesores de los Docks Comerciales

Agencia de Aduanas : Fletamientos de veleros y

vapores : Comisiones : Representaciones : Fru-
 tas y hortalizas : Representantes de la Compa-
 ñía de Seguros Marítimos «Argos»

CALLE LIBERTAD, 13 : GRAO - VALENCIA

Telegramas: «Alabau»

«La Universal,, de Mariano Lluch

Calle de la Princesa, 44

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

Casas en Port-Bou y Cerbère

Línea regular de vapores rápidos
 «ROB. M. Sloman Jr. Mittelman-Linie» - HAMBURGO

RICARDO TORRABADELLA

Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A

Cables y telegramas: «Torrabadella»

Despacho : Fletamento, compra y venta de buques : Seguros

Fletamento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbo-
 nes, hierros, minerales, ladrillos : Consignación de vapores :

Agencia de Aduanas

AGUSTÍN BAS ROLDÓS

Ataulfo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A

SEGUROS Y REASEGUROS

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 15 de Septiembre de 1920

Núm. 12

Subscripción: España 15 pesetas año

» Extranjero 20 » »

Número suelto 0.75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Rambla de las Flores, 30, 1.º :: Teléfono 4863 A.

LAS GRANDES FIGURAS QUE DESAPARECEN

D. MANUEL GIRONA Y VIDAL



Víctima de un accidente de automóvil falleció el 24 Agosto el que fué en vida insigne patricio D. Manuel Girona y Vidal.

A pesar de su avanzada edad conservaba D. Manuel arrestos juveniles y cuando el desgraciado día se dirigía, acompañado de dos de sus hijos y uno de sus nietos, en automóvil, a una de sus fincas situadas en el pirineo francés, otro automóvil alcanzando al suyo, le dió tan fuerte empujón que le precipitó al río Ter, en las cercanías de Ripoll.

En aquel agreste lugar, en esta época, es grande, aun, el caudal del río, y sus aguas, cuyo origen es el deshielo de los Pirineos, bajan rápidas entre mil rocas, formando tumultuoso torrente: allí halló la muerte el infortunado Sr. Girona, y puede considerarse como un verdadero milagro que sus acompañantes salieran del percance con solo algunas heridas de no mucha importancia.

Fué el Sr. Girona un trabajador infatigable, habiéndose de muy joven doctorado en ambos Derechos. Formaba parte principal de buen número de grandes empresas financieras e industriales y fué un ferviente impulsor de nuestra marina mercante. Era consejero de la Compañía Trasatlántica, los barcos de cuya empresa, así como también todas las oficinas de la misma, izaron y mantuvieron durante tres días sus banderas a media asta, en señal de duelo, tan pronto como se conoció el trágico fin del Sr. Girona.

Son numerosísimas las obras caritativas efectuadas por D. Manuel Girona, y nuestra ciudad le debe la restauración de un monumento tan importante como es la Catedral Basílica.

Su cadáver fué sepultado en la Catedral donde reposaban ya sus antecesores.

Descanse en paz el ilustre patricio!

CONSTRUCCIONES NAVALES BARCELONESAS

Botadura del vapor "Berga" en los Astilleros del Mediterráneo, S. A.

El espectáculo, siempre interesante, de una botadura era cosa excepcional rara en nuestro puerto hace solo un lustro. Hoy, gracias a los antiguos Astilleros Cardona, actualmente «Astilleros del Mediterráneo», nos es dable gozar, con relativa frecuencia, del deseado espectáculo.

Para nosotros que hace unos veinte años venimos, en diarios y revistas profesionales, abogando para que nuestros Armadores se decidan a adquirir o construir barcos, especialmente nuevas unidades, una botadura es motivo de gran satisfacción.

Con singular complacencia asistimos, pues, el primero del actual a la botadura en los Astilleros arriba mencionados.

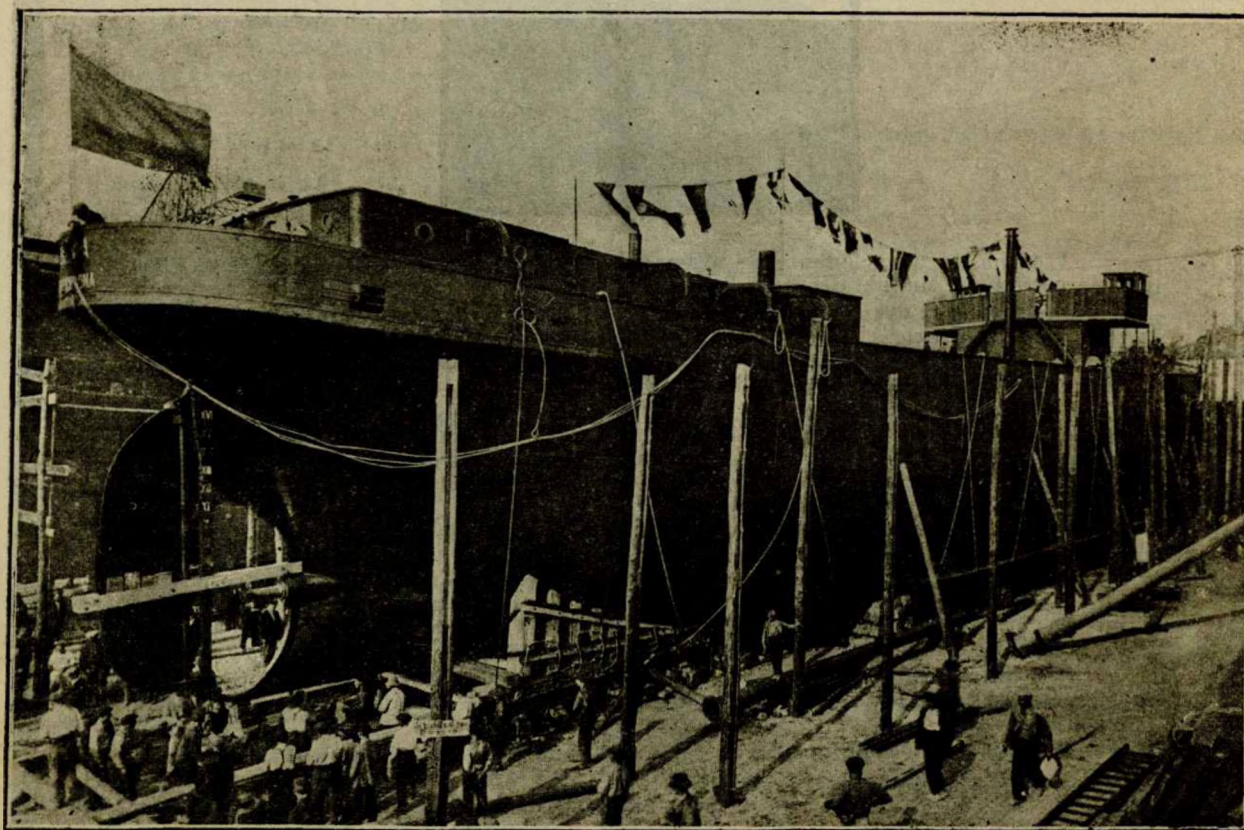
La ceremonia tuvo lugar, en la mayor intimidad, la tarde del día mencionado. Apadrinó al nuevo barco la bella y simpática señorita Amalia Campos, hija del conocido hombre de negocios D. José Campos. Fueron asistentes a la misma entre otros, los Sres. A. Witty Director de la Agencia Marítima Witty, S. A., Sr. Cruylles

Secretario General de la S. A. Compañía General de Carbones, el ingeniero naval de nuestro puerto Sr. Vez, el ingeniero Sr. Bethell, y el alto personal de las casas Witty, Naviera Española y de los propios Astilleros en que el buque fué construído.

El «Berga» se deslizó majestuosamente hacia el mar tan pronto como su hermosa madrina, siguiendo la universal costumbre, rompió contra su casco una botella de champagne. Al momento de entrar en el agua una ligera avería en las gradas le obligó a detenerse, pero al día siguiente, con el auxilio de los remolcadores de este puerto, se completó con toda felicidad la botadura.

Las características del barco botado son :

Eslora máxima...	58'59	metros
» entre perpendiculares...	56'79	»
Manga máxima entre miembros...	8'92	»
Puntal cubierta principal...	4'45	»
Puntal cubierta alcazar...	20'67	»
Toneladas desplazamiento ...	1625	»
» carga...	1020	»
Calado máximo ...	4'250	metros



El vapor «Berga» a punto para la botadura

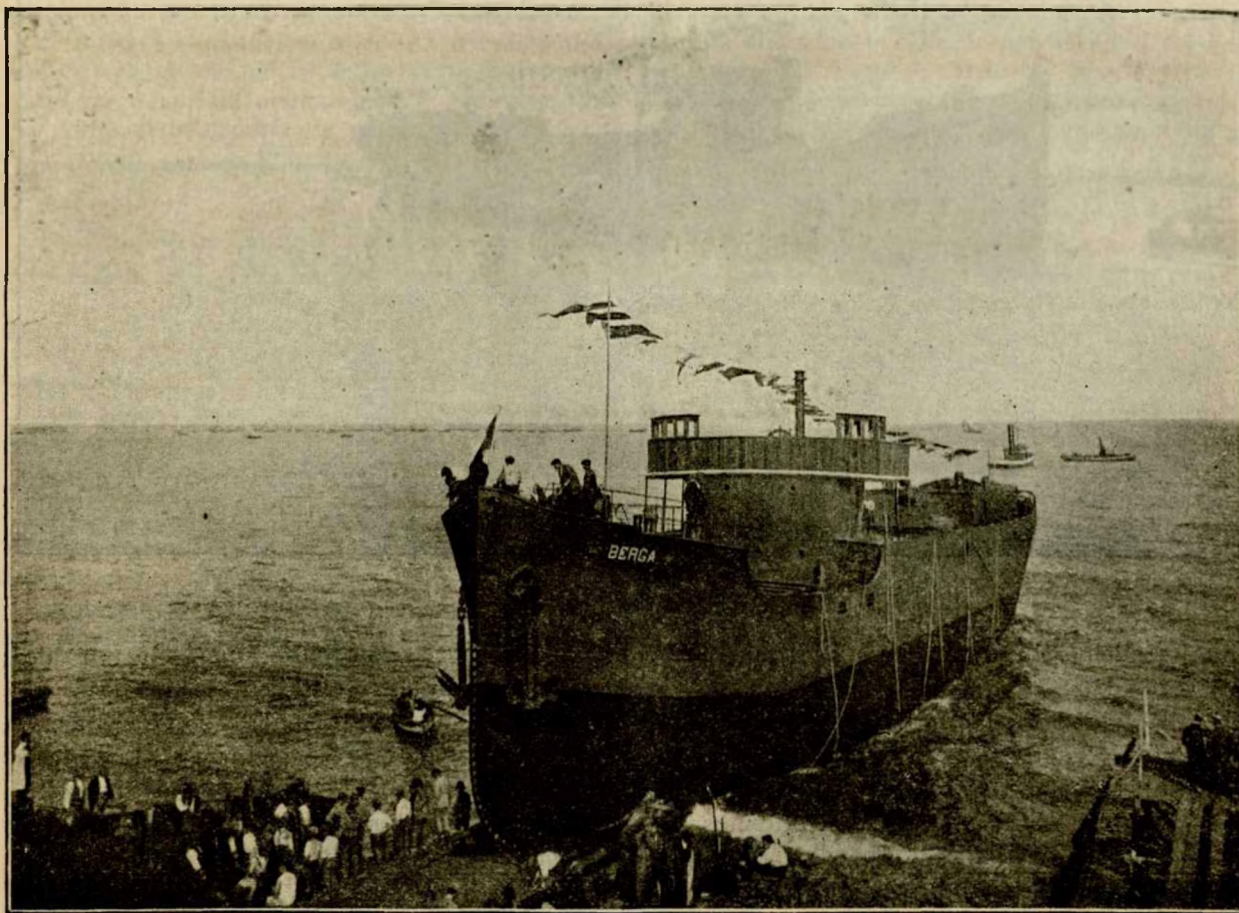
El buque botado tiene unas líneas muy finas y fué construído bajo la severa inspección del Lloyd Register : pertenece a la «S. A. Naviera Española».

Tiene dos magníficas bodegas, de las cuales la número uno tiene una capacidad para grano igual a 518 metros cúbicos, para balas su volumen llega a 482 metros cúbicos. La bodega número dos tiene respectivamente capacidades de

Para la maniobra y carga tiene montadas 3 maquinillas a vapor, así como también un servomotor y molinete a vapor, de los sistemas más modernos.

Los mamparos estancos del barco son extremadamente sólidos. Dispone además de una estación de telegrafía sin hilos y de alumbrado eléctrico.

Tanto los «Astilleros del Hediterráneo» como



Momento de entrar en el agua el mismo vapor

882 y 784 metros cúbicos. Sus carboneras permiten cargar en total 230 toneladas métricas.

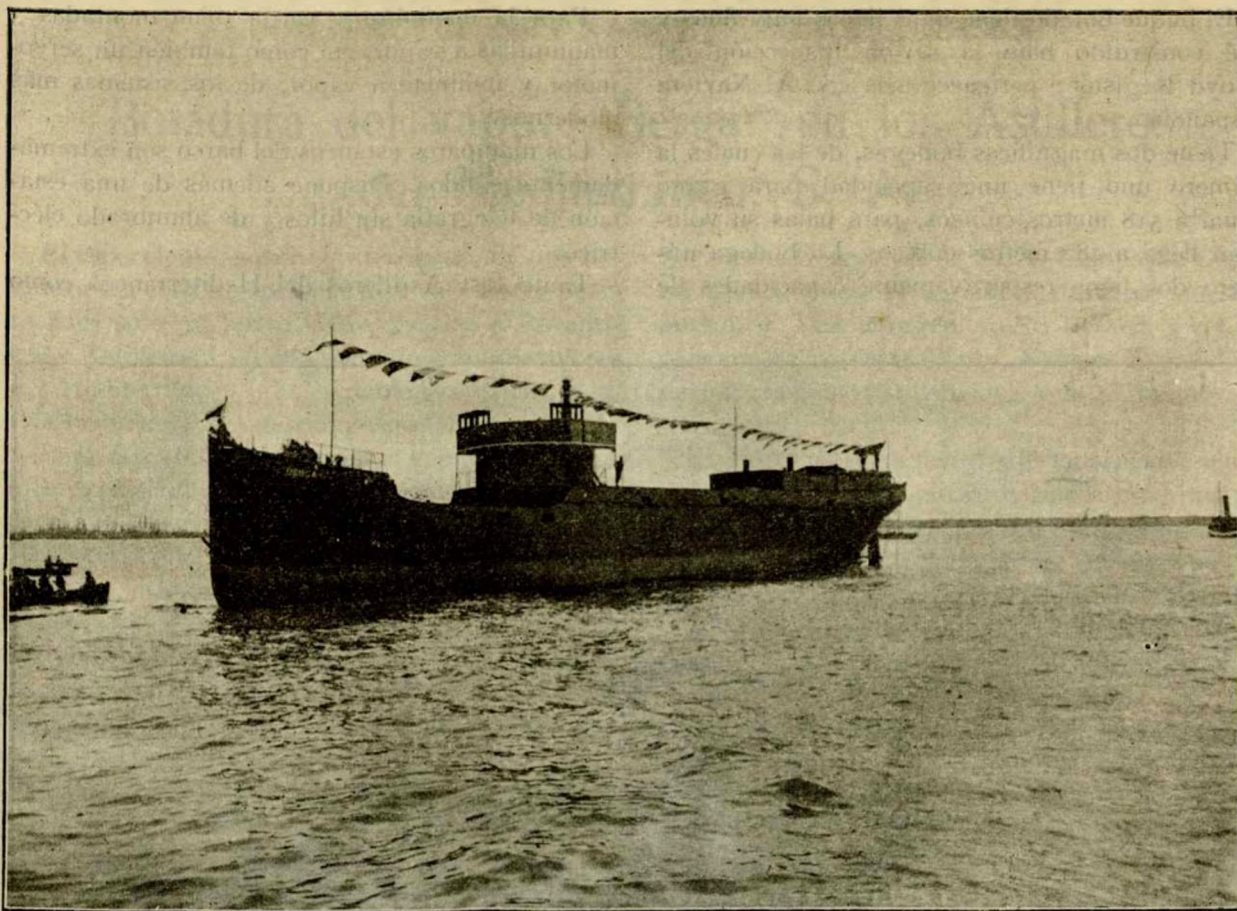
Dispone el barco de dos tanques para lastre con una capacidad, el situado en la bodega número uno igual a 77 toneladas, por 99 toneladas el que corresponde a la bodega número dos.

La máquina que moverá al «Berga» es de 500 caballos indicados, construída en los talleres Alexander Hermanos de esta ciudad. Es de triple expansión con diámetros de cilindros iguales a 12-30 y 32 pulgadas, respectivamente.

El vapor es obtenido en dos calderas que trabajan a una presión de 180 libras por pulgada cuadrada. Se calcula que con un consumo de 11 toneladas andará 9 millas.

los talleres del Muelle Nuevo se hallan bajo la dirección de la casa John Thornycroft de Southampton (Inglaterra) de fama mundial. No es aventurado predecir que las construcciones en los Astilleros que nos ocupan han de tomar un incremento hasta ahora desconocido en nuestras costas, de lo que muy de veras nos felicitamos.

Para dar una idea de ello, podemos adelantar que a primeros del próximo mes será botado al agua otro vapor gemelo del «Berga», cuyos trabajos se hallan casi terminados : se hallan también muy adelantados, otros dos vapores de 2,500 toneladas de carga. Tiene también encargados dichos Astilleros dos buques de 2,700 toneladas cada uno a los que muy en breve se pondrá la



Vista del «Berga» inmediatamente después de haber sido botado

quilla, y, además, un remolcador de gran potencia y varias lanchas de gran tonelaje.

El utilaje de los Astilleros es de los más moderno conocido y sus tres grandes grúas de construcción demuestran al viajero que por mar llega a Barcelona, que en nuestro puerto contamos ya con un verdadero Astillero, capaz de construir rápidamente grandes unidades, lo que evidentemente ha de ser muy provechoso a nuestra región y a su Marina Mercante.

Las fotografías que publicamos dan una idea perfecta de lo que es el barco botado y ello nos evita entrar en más promenores sobre el mismo. Con mucho gusto iremos teniendo al corriente a nuestros lectores de los avances de la importante factoría naval conocida por Astilleros del Mediterráneo, S. A.

De vida o muerte para el Archipiélago Canario

En el número del importante diario *La Prensa*, que se publica en Santa Cruz de Tenerife, correspondiente al 15 de agosto pasado, leemos, con el título «Cuestión vital» el trabajo que por su importancia copiamos a continuación:

«Para mañana, a las 4, ha sido convocada por el alcalde una reunión de representantes de Corporaciones, sociedades, prensa, etc., con objeto de determinar concretamente las aspiraciones del país en el asunto de las comunicaciones marítimas entre Canarias y la Península, y recabar que a ellas se ajuste la convocatoria de un nuevo concurso para la contratación del servicio.

Justo es que, por lo que a este asunto se refiere,

reconozcamos una cierta actividad de parte del Ayuntamiento que, apenas fué lanzada la voz de alerta desde estas columnas, se hizo cargo de la enorme gravedad que entrañaba y, previo el acuerdo de una moción del señor López de Vergara, se dirigió telegráficamente al presidente del Consejo de ministros, ministro de Fomento, director general de Comunicaciones y representantes en Cortes, protestando enérgicamente de los perjuicios que a estas islas y, muy especialmente a su capital, ocasiona el concurso convocado por real orden de 25 de junio.

Ese era, en realidad, el primer paso que lógicamente había de darse para solucionar favora-

blemente la cuestión, ya que, ante todo, importa obtener por todos los medios que la superioridad deja sin efecto el citado concurso, en lo que afecta a Canarias, para convocarlo de nuevo, de acuerdo con las aspiraciones de las islas.

Y ahí el principal objetivo de la reunión de mañana: determinar en definitiva esas aspiraciones, y ponerlas en conocimiento del poder público.

A nuestro juicio, la tarea—aun que precisa el concurso y el esfuerzo de todos—no ofrece mayores dificultades, si atendemos a que este grave problema de las comunicaciones marítimas se puede concretar en cuatro importantes extremos:

Primero. La insuficiencia, cada vez más ostensible y vergonzosa de las expediciones, tanto en lo que se refiere al intercambio de correspondencia como al transporte de pasajeros.

Segundo. La carestía enorme de los fletes, que hace de todo punto imposible las relaciones comerciales de Canarias con la Metrópoli.

Tercero. El escaso tonelaje y poca marcha de los buques, y

Cuarto. La inmundicia suciedad y el trato despectivo del personal de a bordo.

Atendiendo, pues, a esos cuatro extremos, las aspiraciones de las islas pueden concretarse así.

Dos expediciones semanales, alternando los viajes por Las Palmas y Tenerife, excepto dos que deben corresponder a Santa Cruz de la Palma.

Limitación de tarifas de flete, a tanto por milla, conforme cobran las Compañías españolas de cabotaje.

Buques de 1,500 a 2,000 toneladas, para arriba, con una marcha mínima de 15 millas.

Comodidad, limpieza e higienización completa de los vapores, y establecimiento de una responsabilidad estrechísima al personal de servicio, cominándosele por medio de multas y la expulsión.

No se nos oculta, claro es, que para contar con un servicio así, sería preciso el aumento de la subvención. En efecto, los intereses de las islas y la importancia enorme que tiene para el porvenir el cultivo de sus relaciones con la Metrópoli, así lo exigen.

Por consiguiente, precisa que, a cambio de las 16 pesetas por milla, de que se habla en las condiciones del concurso, se asignen las 32 pesetas de que disfrutaban las líneas que hacen el servicio de Baleares y Norte de Africa.

Tal es, en síntesis, nuestro programa, que brindamos a la reunión convocada para mañana en el Ayuntamiento.»

Publicamos este artículo por la innegable importancia que para aquellas hermosas islas tiene el que las comunicaciones entre ellos y la Península alcance el indispensable desarrollo, pero creyendo sinceramente, por lo que al personal de servicio en los actuales buques se refiere, que deben ser exageradas las censuras que al mismo se hacen.

Es proverbial la caballerosidad de nuestros Capitanes y Oficiales, y por lo tanto, será siempre injusta toda censura dirigida a la colectividad por el solo hecho de que una ínfima minoría de sus miembros adolezcan del defecto de tener el carácter un poco brusco, cosa que por demás ocurre, y en mayor escala, en todas las marinas del mundo.

LA ELECTRICIDAD A BORDO DE LOS BUQUES

Una visita a los talleres de los Sres. Alegret, Grau y C.^a

Conocidas nos eran buena parte de las numerosas instalaciones eléctricas verificadas en los barcos por la casa Alegret, Grau y C.^a, así como también las que actualmente se hallan en vías de ejecución, que en total forman un número muy respetable.

El evidente éxito alcanzado en no muy largo espacio de tiempo por dichos señores, nos impulsó a rogarles, nos permitieran una visita a sus talleres, con el fin de poder dar a nuestros lectores amplia información de los mismos, para que de este modo el público interesado en esta clase de instalaciones pudiera hacerse perfecto cargo de lo muy adelantado que, gracias a los señores Alegret, Grau y C.^a se halla en nuestra ciudad el importante ramo de electricidad aplicada a la marina.

Amablemente concedido el permiso solicitado, nos personamos en los talleres que la mencionada razón social tiene montados en nuestra ciudad, en la calle de Nápoles número 178.

Todas las puertas nos fueron abiertas, y cuan-

tas preguntas, que no fueron pocas, formulamos, nos fueron cumplidamente contestadas por el señor Grau y alto personal de la casa, especialmente por los señores don José Martí Alqué, don Juan Manuel de Larratea y don Serafín Amador Cano, jefe de la casa, Ingeniero y jefe de taller de la misma respectivamente.

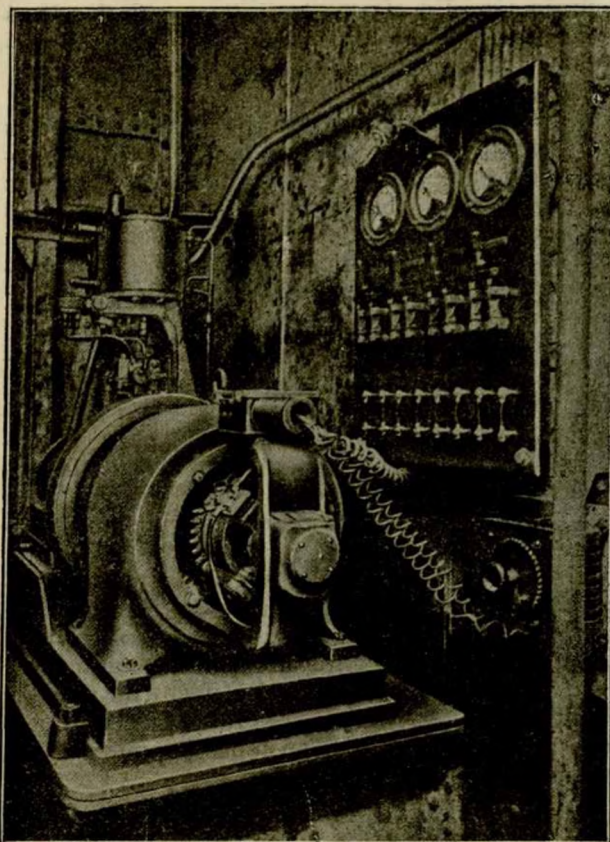
Los talleres, que ocupan muy espaciosos locales de moderna construcción, se hallan provistos de la más perfeccionada maquinaria.

Los señores Alegret, Grau y C.^a además de las instalaciones eléctricas para barcos, en los que tan alto están poniendo el nombre de la industria nacional, se dedican también a instalar, de manera completa, talleres y fábricas, y, como es natural, el ramo de reparaciones en lo que afecta a sus especialidades.

Una prueba del buen gusto que preside las instalaciones de la casa está en que una importante casa inglesa dedicada, en aquel país, a idéntico ramo, en sus anuncios en las grandes revistas inglesas, ha escogido, como grabado, una instala-

ción efectuada por la casa Alegret, Grau y C.^a, aprovechando que los grupos electrógenos que instala son de la misma marca que el instalado en el barco español.

El hecho denota una frescura muy propia de



Grupo electrógeno instalado a bordo del vapor «Valmurian» de los Astilleros de Gijón

aquellos señores ingleses, pero, al fin y al cabo, honra a nuestros industriales.

Lo que más llama la atención al visitar los talleres de Alegret, Grau y C.^a, y que de otra parte explica el secreto del éxito indiscutible obtenido por dichos señores, es el formidable stock que tienen en existencia continuamente.

Nada menos que cinco grandes grupos electrógenos (cuatro a vapor y uno a bencina) nuevos, se hallan prontos para ser instalados, así como también crecidísimo número de piezas, cables, hilos etc., de todas clases, indispensables en toda instalación.

De ese modo en pocos días (y ya se sabe que los barcos tienen las horas contadas para estar en puerto) puede la casa proceder a una instalación por importante que sea. Unase a ello un personal competentísimo y se tendrá perfectamente explicado la principal razón de la prosperidad y éxito de los talleres que tanto honran a nuestra industria naval.

Para dar una idea de las instalaciones que realiza la casa publicamos la fotografía del grupo electrógeno instalado en el vapor «Valmurian». Son las siguientes las características de dicho grupo.

MAQUINA DE VAPOR

Tipo vertical monocilíndrico.

Cilindro de 5 1/5" de alesaje por 5" de carrera.

Presión del vapor 100 libras por pulgada cuadrada.

Regulador automático axial de masas centrífugas giratorias.

DINAMO C. C.

Tipo R. O. 7.

K. W. 7'15.

Voltios 110.

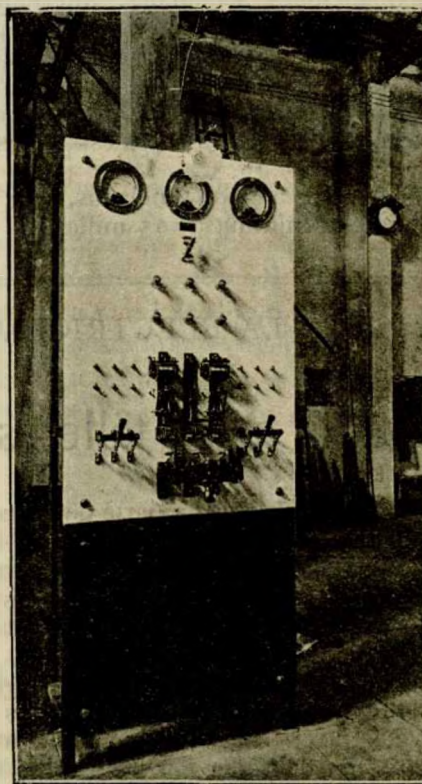
Amperios 65.

R. P. M. 450.

Excitación Compound.

Este grupo se halla emplazado en la cámara de máquinas del buque antes mencionado adosado a un mamparo de la misma cámara y sobre plataforma de hierro sostenida por dos cartelas sólidamente remachadas.

La máquina monocilíndrica de vapor que va acoplada directamente a la dinamo está provista de un regulador automático axial de masas centrífugas giratorias que evita que una vez el



Tipo de cuadro de distribución, provisto de disyuntor de máxima y de mínimo, construido por la casa Alegret, Grau y C.^a

grupo en funcionamiento, tenga que haber constantemente personal para vigilarlo y regularlo a mano como sucede en la mayoría de esta clase de grupos, a fin de evitar sobre cargas o descensos rápidos de tensión que redundaría en perjuicio del grupo mismo.

Se montó asimismo un cuadro de pizarra barnizada provisto de los siguientes aparatos:

Una lámpara para servicio del cuadro.

Dos amperímetros electro-magnéticos empotrados, uno para servicio de los circuitos de cubierta, máquina y situación y otro para servicio exclusivo de la telegrafía sin hilos.

Un voltímetro electro-magnético empotrado para comprobar la tensión de la dinamo.

Cuatro interruptores de palanca y ruptura brusca llevando en la parte superior de donde ellos se hallan emplazados, plaquitas de metal indicando el servicio a que se destinan como son máquinas, cubierta, situación y telegrafía.

Cuatro cortacircuitos.

El reostato de excitación de la dinamo se ha colocado fuera del cuadro.

Los servicios que cada circuito presta son los siguientes:

Máquina.—Servicio de alumbrado de esta cámara, enchufes adicionales, alumbrado de calderas y tunel.

Cubierta.—Servicio de alumbrado de puente, cámara de pasaje, de oficialidad, maquinistas y rancho de la tripulación.

Situación.—Como ya indica su nombre para alumbrado de las luces de babor, estribor, palos y bandera.

Telegrafía.—Únicamente para servicio de la estación radio telegráfica del buque.

Se instaló asimismo en este buque cuadro indicador de timbres para servicio de cámaras.

El grupo suministrado es de procedencia inglesa y del mismo tipo que los empleados por el Almirantazgo Inglés, Ministerio de la Guerra, Ministerio de Aviación y Oficinas de las Indias etc., de la Gran Bretaña, Marina Real Italiana y Compañía de T. S. H. Marconi.

Con lo apuntado el lector habrá podido hacerse cargo perfecto de la importancia y los trabajos que realiza la casa Barcelonesa Alegret, Grau y Compañía, de que nada tiene que envidiar a sus similares del extranjero.

Compañía Anónima Española de Seguros y Reaseguros

'' L U X ''

CAPITAL: Pesetas 2 000.000

Domicilio social: Rambla, de San José, 13, entr.º

Teléfono 1591 A — BARCELONA

Toda la correspondencia dirigida a esta Revista debe precisamente serlo a su Gerente, D. José Oromí, calle Manso, 43, 1.º, 2.º, de esta ciudad.

ANTIGUA CASA HOMES

La mejor exposición
— de Barcelona —

Muebles de todos
los estilos y clases

VERDADEROS PRECIOS DE FÁBRICA

ANTIGUA CASA HOMES-Pelayo, 50

DE INTERÉS PARA LOS NAVEGANTES

La sección de Hidrografía de la Dirección General de Navegación y Pesca marítima en fecha 31 agosto publica los siguientes avisos :

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

ISLAS HEBRIDAS

Stornoway.—Baliza

El asta-baliza, pintada de *rojo*, que marcaba la extremidad del arrecife de *Sgeir More Inaclete*, no está en su emplazamiento.

IRLANDA

Bahía Mulroy.—Luzes

Ha dejado de ser practicable la entilación a 169° de las 2 luces *Feighan Hill* por no ofrecer seguridad el paso de la barra en esta entilación. Además, los fondos en la bahía Mulroy y sobre la barra, han cambiado considerablemente.

South Arklow.—Barco-faro.—Boya luminosa

El barco-faro *South Arklow*, ha tomado el nuevo nombre de *Arklow*, que muestra pintado en sus costados. Las demás características del barco-faro no han sufrido modificación alguna, salvo que la corneta de niebla ha sido substituída por una sirena de niebla que emite 2 sonidos de 1'5 segundos cada minuto. Además, se ha instalado en el barco-faro una campana submarina que deja oír un golpe cada 3 segundos.

La boya cónica *roja*, núm. 1, que marca la extremidad Norte del banco *Arklow*, ha sido reemplazada por una boya esférica con silbato, pintada a fajas horizontales *blancas* y *negras*, llevando también el núm. 1, y luminosa, mostrando 1 relámpago *blanco* cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

North Arklow.—Barco-faro

Ha sido retirado definitivamente el barco-faro *North Arklow*.

Véase el aviso núm. 1032 de 1920.

ESPAÑA

Ría de Tina Mayor.—Punta de San Emeterio.—Luz

Ya ha empezado a prestar servicio con el alumbrado eléctrico y la nueva apariencia (véase el aviso núm. 1006 de 1920) el faro de San Emeterio.

Cuaderno de Faros núm. 41.

Carta núm. 177 A de la sección II.

Ría de Arosa.—Boyas

Con objeto de que puedan trabajar los buzos en la construcción de una baliza en el bajo de Piedra Seca de esta ría, se proceda al fondeo de 3 boyas *negras* sobre dicho bajo.

Derrotero núm. 2, pág. 424.

Carta núm. 120 A de la sección II.

MARRUECOS

Casablanca.—Luz

Sobre el cabo *El Aounek*, al Oeste de Casablanca, por los 33° 36' 48" N. y 7° 39' 22" W. de Gw., se ha encendido una luz de 1 grupo de 3 destellos *blancos* cada 15 segundos, visible a 30 millas.

ISLAS AZORES

Fayal.—Horta.—Luz

En Horta, y sobre el muro que bordea la mar, a unos 500 metros al NW. de la luz del malecón, se ha encendido una luz con las siguientes características :

Carácter : Fija, 1 sector *blanco*, 1 sector *verde*.

Alcance : Luz *blanca*, 7 millas; luz *verde*, 3 millas.

Altura sobre la pleamar : 11'5 metros.

Faro : Baliza de hierro, pintada a fajas horizontales *blancas* y *rojas*, de 7 metros de altura.

Observaciones : El sector *verde* ilumina, desde la costa Norte de la bahía hasta 284°, una zona prohibida para el fondeo por hallarse en ella fondeados los cables. El sector *blanco* ilumina desde 284° hasta la parte Sur de la bahía.

Situación aproximada : 38° 32' N. y 28° 37' 30" W. de Gw.

CANAL DE LA MANCHA

FRANCIA

Bahía de Saint Brieuc.—Puerto del Légué.—Noticias

De un rápido reconocimiento efectuado recientemente en el canal de acceso al puerto del Légué, resulta que el canal parece haberse desplazado notablemente desde su último balizamiento. Los buques deberán, pues, navegar por él con precaución hasta que se rectifique el balizamiento.

MAR DEL NORTE

HOLANDA

Zeegat de Terschelling.—Luz

La duración del relámpago de la luz de *Brandaris*, situada por los 53° 21' N. y 5° 13' E. de Gw., es de 0'4 segundos, en lugar de 0'1 segundos.

Zuiderzée.—Ketel.—Naufragio

Habiendo sido extraídos los restos de naufragio que se encontraban en el canal SW. de Ketel, cerca de la boya plana número 2, por los 52° 34' N. y 5° 46' E. de Gw., ha sido retirada la boya que los marcaba.

Véase el aviso núm. 866 de 1920.

ALEMANIA

Elba.—Luz

Ha vuelto a encenderse, con su nuevo carácter,

la luz de *Neuwerk* descrita en el aviso núm. 1406 de 1919.

INGLATERRA

Entrada del Támesis.—Boya luminosa

La boya-barco luminosa *Mid-Barrow* ha sido reemplazada temporalmente por una boya *roja* luminosa con campana, con superestructura, teniendo el mismo carácter.

FRANCIA

Proximidades de Dunkerque.—Pasa del Ruytingen
Boyas luminosas

1.º La boya *NE. d'Out-Ruytigen*, indicada en el *cuaderno de faros* correspondiente, como «en preparación para su establecimiento», ha empezado ya a prestar servicio en la extremidad NE. del gran banco d'Out Ruytingen.

Esta boya, pintada a fajas *blancas y negras*, muestra una luz fija *blanca* de 8'5 millas de alcance.

Situación aproximada: 51° 12' 35" N. y 2° 11' 10" E. de Gw.

2.º La boya del banco *Dyck*, indica como «en proyecto» en el *Cuaderno de faros* correspondiente, ha empezado a prestar servicio entre el banco del Dyck y el Dyck occidental. Está pintada de *negro* y muestra una luz fija *roja* de 6 millas de alcance.

Situación aproximada: 51° 5' 50" N. y 2° 7' 48" E. de Gw.

Proximidades de Dunkerque.—Boya

Se ha fondeado una boya de silbato, pintada de *negro*, que lleva el núm. 7 en el puesto «*Snouw* núm. 7», y la boya esférico-cónica pintada de *negro*, que se había fondeado provisionalmente en este emplazamiento, ha sido retirada (véase el aviso núm. 638 de 1920).

Situación aproximada: 51° 3' 48" N. y 2° 14' 21" E. de Gw.

MAR MEDITERRANEO

ESPAÑA

Almería.—Luz

La nueva luz del extremo del embarcadero de Alquife, en el puerto de Almería, descrita en el aviso núm. 1019 de 1920, se halla a 2'11 metros de elevación sobre el pavimento del dique y a 20'31 metros sobre el nivel del mar.

El soporte de dicha luz está pintado de *rojo*.

Cuaderno de Faros, pág. 35.

Carta núm. 691 y Plano núm. 272 A de la sección III.

Puerto de Gandía.—Luz

La nueva luz del puerto de Gandía, a que hace referencia el aviso núm. 1017 de 1920, se encuentra a 13'5 metros de altura sobre el nivel del mar.

El soporte de fundición que sustenta está pintado de *gris*.

Cuaderno de Faros, núm. 353.

Carta núm. 834 y Plano núm. 292 de la sección III.

CUENCA OCCIDENTAL

Cable telegráfico.—Boyas

Han sido retiradas las 2 boyas de cable que se habían fondeado: la una, por los 38° 26' N. y 3° 59' E. de Gw., y la otra a 3 millas al Oeste de la primera.

Véase el aviso núm. 827 de 1920.

TUNEZ

Canal de los Kerkenah.—Baliza

Ha desaparecido la baliza *roja* núm. 4 del canal de *El-Louza*.

GRECIA

Isla de Zante.—Luz

Ha sido extinguida temporalmente la luz del cabo *Skinari*, extremidad Norte de la isla de Zante.

ASIA MENOR

Rada de Esmirna.—Sandjak Kalessi.—Canal.—Boyas

Han desaparecido las 3 boyas *rojas* que marcaban el lado Sur del canal de Sandjak Kalessi, y 2 de las 3 boyas *negras* que marcaban el lado Norte.

La boya luminosa que mostraba una luz de destellos *rojos* se encuentra actualmente a 460 metros y 320° del centro del fuerte *Yenikalé*.

EGIPTO

Alejandría.—Boya luminosa

La boya-pivote de la gran pasa de Alejandría, que ostentaba una luz fija *blanca*, actualmente una luz de destellos *blancos*.

MAR ADRIATICO

ISLA LUSSIN

Lussinpiccolo.—Luz

El faro de la punta *Poljana*, en el puerto de Lussinpiccolo, ha recobrado su antiguo carácter (2 luces verticales fijas *blancas*), con un alcance de 5'5 millas.

Ha sido extinguida la luz provisional fija *roja* que se encendía en el emplazamiento de la anterior.

Isla San Marco.—Luz

Ha vuelto a encenderse la luz de la isla San Marco, que se había extinguido temporalmente. Véase el aviso núm. 470 de 1920.

Quarnerolo.—Islote Plaunik.—Luz.

La luz del islote Plaunik, que era fija, muestra actualmente 1 relámpago *blanco* cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

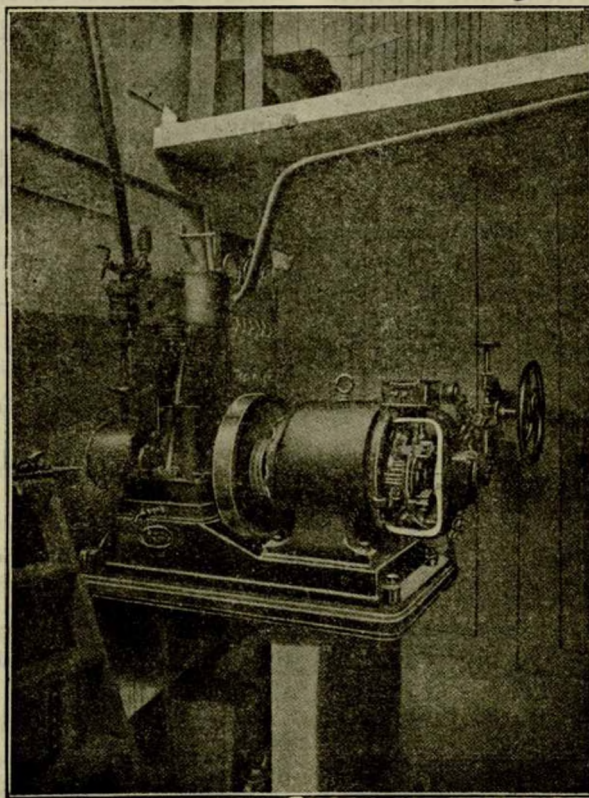
ALEGRET, GRAU Y C.^A

Calle Nápoles, n.º 178
BARCELONA

Teléfono S. P. 345 : : Dirección
telegráfica y telefónica "ALERTA"

Maquinaria Electricidad

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo Inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de Aviación, Oficinas de las Indias, etc de la Gran Bretaña, Marina Real italiana y Comp de telegrafía sin hilos 'Marconi'



*Grupo electrógeno instalado a bordo del vapor «Enrique Ballesteros»
de la Compañía Marítima Ballesteros*

**Especialidad en instala-
ciones y reparaciones**

☐ marítimas ☐

Su alcance es de 12 millas.

MAR DE MARMARA

Proximidades del Bósforo.-Makri Keui.-Naufragio.-Boya

A unas 0'5 millas al Este del muelle de Makri Keui, se encuentra los restos de un buque a pique, marcados por una boya esférica.

Situación aproximada: 40° 58' 11" N. y 28° 53' 50" E. de Gw.

MAR NEGRO

CRIMEA

Punta Tchauda.—Naufragio

A 2'9 millas y 122° del faro de la punta Tchauda, emerge un palo de 0'60 metros que debe pertenecer a un buque a pique.

Situación aproximada: 44° 58' 48" N. y 35° 54' 48" E. de Gw.

OCEANO INDICO

SUMATRA

Islas Batoe.—Luces.

Las luces de enfilación del canal Poulo Tello, se encienden solamente cuando se esperan barcos o cuando hay alguno en la rada.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

NUEVA ESCOCIA

Isla Sauls.—Luz

En la extremidad Este de la isla Salus se ha encendido sobre una roca la siguiente luz:

Carácter: Blanca de ocultaciones.

Alcance: 7 millas.

Altura sobre la pleamar: 8'5 metros.

Faro: Poste blanco con linterna roja. En la base, depósito negro de hierro.

Situación aproximada: 44° 28' N. y 63° 46' 48" W. de Gw.

BRASIL

Luces.—Rectificaciones

Algunas de las características de los faros que a continuación se expresan deben ser modificadas o completadas en la forma siguiente:

Isla Bailica.—Este faro muestra una luz blanca con 1 destello blanco cada 30 segundos. Su altura es de 15'8 metros sobre la pleamar.

Cabo Gurupi.—Este faro se encuentra por los 0° 54' S. y 46° 14' W. de Gw. y muestra una luz blanca con 1 destello blanco cada 30 segundos. Su altura es de 34'6 metros sobre la pleamar.

Itacolumi.—El faro, elevado sobre la cima del acantilado, muestra una luz de 1 destello blanco cada 20 segundos.

Sao Marcos.—El faro, elevado sobre el fuerte Sao Marcos, muestra una luz blanca con 1 grupo de 4 destellos blancos cada 10 segundos. Su altura es de 34'5 metros sobre la pleamar.

Punta Mucipe.—Este faro muestra una luz blanca con 1 destello blanco cada 10 segundos. Su alcance luminoso es de 16 millas, y su altura sobre la pleamar de 35 metros.

Punta Do Mel.—Este alcance luminoso de esta luz es de 24 millas, y su altura sobre la pleamar de 106 metros.

García de Avila.—Este faro se encuentra por los 12° 34' S. y 37° 59' 48" W. de Gw., y muestra una luz alternativa, blanca con destellos blancos y roja con destellos rojos, cada 5 segundos. Su altura sobre la pleamar es de 21'3 metros.

Abrohos.—Este faro se encuentra por los 17° 57' 42" S. y 38° 42' W. de Gw.

BRASIL

Bahías de isla Grande y de Sapetiba.—Luces

Las características de las luces permanentes que a continuación se expresan, han sido modificadas en la forma siguiente:

Luz de la punta Sur de la isla Soco.

Carácter: 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

Alcance: 5 millas.

Altura sobre la pleamar: 6'40 metros.

Faro: Construcción de hierro pintada de negro.

Luz de la punta Pasto.

Carácter: 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

Alcance: 8 millas.

Altura sobre la pleamar: 8 metros.

Faro: Construcción de hierro pintada de rojo.

Luz de los roquizaes Homen.

Carácter: 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

Alcance: 8 millas.

Altura sobre la pleamar: 7'30 metros.

Faro: Construcción de hierro pintada de rojo.

Luz de la isla Pimenta.

Carácter: 1 relámpago rojo cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

Alcance: 8 millas.

Altura sobre la pleamar: 8 metros.

Faro: Construcción de hierro pintada de rojo.

Luz de la isla Rapada.

Carácter: 1 relámpago rojo cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos).

Alcance: 8 millas.

Altura sobre la pleamar: 8 metros.

Faro: Construcción de hierro pintada de rojo.

Punta de Boi e islas Alcatrazes.—Luces

El faro de la punta do Boi mostrará, en lo sucesivo, una luz blanca con 1 destello blanco cada 10 segundos.

El faro de las islas Alcatrazes mostrará una luz de 1 destello blanco cada 5 segundos.

Las otras características de estas luces no han sido modificadas.

CATEGORIA DE MINAS

MAR MEDITERRANEO

371 M.—Corrección núm. 2 al aviso núm. 1057,
365 M. Corrección precedente, aviso núm. 1078,
369 M.

Título IX. ARCHIPIÉLAGO.—ASIA MENOR.

Suprímase todo este título, reemplazándole por:

A. GOLFO DE SAROS.—Evítese la zona comprendida entre los meridianos 26° 25' E. de Gw. y 26° 39' E. de Gw. La parte Este del golfo queda, por lo tanto prohibida.

B ASIA MENOR.—Evítese los fondos menores de 330 metros entre los meridianos 29° 37' E de Gw., y 34° 33' E. de Gw.

Los buques destinados a los puertos no mencionados en los avisos concernientes a minas atravesarán la zona peligrosa por el camino más corto.

C. ADALIA.—Los buques que se dirijan a Adalia deben evitar los fondos inferiores a 330 metros y situarse en el punto que se encuentra a 3'5 millas y 189° de la entrada del puerto. Entonces harán rumbo a 9° para tomar el fondeadero.

NOTA.—Todas las restricciones de las secciones C., D, E., F. y G. del título IX del aviso núm. 1057, 365 M., han sido levantadas.

MAR DEL NORTE

372 M.—Corrección núm. 5 al aviso núm. 670,
346 M. Correcciones precedentes: avisos núms.
966, 359 M; 968, 362 M; 1074, 364 M, y 1077,
368 M.

Título IV. BALIZAMIENTO.—Sección B.—CAMPO DE MINAS DE LA BAHÍA DE HELIGOLAND.

§ a) *Boya luminosa F 1.*—Esta boya lleva como mira un cono con el vértice hacia abajo.

§ b) *Boya luminosa F 3.*—Esta boya tiene por mira un cono.

§ d) *Boya luminosa F 6.*—Esta boya tiene por mira un gallardete.

Sección C. CANAL DE LA BAHÍA DE HELIGOLAND.

§ a) *Boya luminosa núm. 2.*—Esta boya tiene por mira una veleta.

§ b) *Boya luminosa núm. 5.*—Esta boya tiene por mira un cono con el vértice hacia abajo.

Sección D. CANAL DE BORKUM RIFF A HAAKS.

§ 1.º *Boya luminosa A.*—Esta boya tiene por mira una veleta y su situación es 53° 49' N. y 5° 48' E. de Gw.

§ 3.º *Boya luminosa C.*—La situación de esta boya es 53° 49' N. y 5° 21' E. de Gw.

MAR BALTICO

373 M.—Corrección núm. 2 al aviso núm. 967,
360 M. Corrección precedente, aviso núm. 1076,
367 M.

Título II. ZONA I.—Suprímase la sección C.—DE TISTLARNE A LÆSÖ-TRINDEL.

Este campo de minas ha sido dragado, quedando levantadas todas las restricciones en lo concerniente a las minas fondeadas.

NOTA.—Aún no se ha notificado que el barcofaro *Læsö-Trindel* haya sido reintegrado a su fondeadero de tiempo de paz.

Recomendamos a los Capitanes y Oficiales que tan pronto se enteren de esos avisos corrijan los correspondientes planos, derroteros etc., con lo que puede evitarse algún serio contratiempo.

INFORMACIÓN GENERAL

«Revista Marítima» de Montevideo

Hemos recibido algunos ejemplares de esa interesante Revista dedicada por completo a asuntos marítimos.

Se trata de una publicación bi-semanal muy bien orientada, que, además de un abundante texto, publica muy interesantes fotografías.

Su presentación es digna de la capital en que aparece, y Montevideo es, para nosotros, no tan solo la perla del Plata, sino una de las bellas ciudades del mundo entero.

Dirige la *Revista Marítima* el conocido periodista don Juan V. Despósito.

Vapor embarrancado

El 9 del actual a las 10 de la mañana, con tiempo despejado, embarrancó en el bajo Borneira, situado en la salida de la ría de Vigo, el gran trasatlántico norteamericano «Siboney» de la Ward Line.

Se trata de un hermoso buque, que bien puede

ser considerado como una verdadera ciudad flotante, siendo capaz para transportar, en total, muy cerca de 2,000 pasajeros, a pesar de estar todos ellos magníficamente alojados. El «Siboney» procedía de Santander, de donde traía, de tránsito para Cuba, 500 pasajeros, y debía embarcar en Vigo 1,200 más, para el mismo destino. Va movido por 4 turbinas.

Según los telegramas primeros, parece que será muy difícil el salvamento del «Siboney», si bien el de los pasajeros se efectúa sin el menor contratiempo: nosotros creemos que incluso se salvará el barco y que no se tardará mucho en ello, pues, aparte del material de salvamento con que pueda contarse por nuestras costas, hay que tener en cuenta el americano que en pocos días puede estar en Vigo, y que es formidable.

El «Siboney» fué construido en 1918 por (1) y son sus características principales 423 x 60 x 23, pies. Peso muerto 11,000 toneladas.

Si son posibles estas embarrancadas en lu-

(1) W. Cramp & Sons de Filadelfia.

gares tan bien balizados como son aquellas incomparables rías, mucho más la serán en nuestras costas, en las cuales existen bancos como el de «Els Colls» de Masnou cuya baliza hace más de seis meses se halla en la parte de tierra del banco, «invitando» a una embarrancada: si el hecho ocurriera, cabe preguntar quien sería el responsable, ya que en ningún caso podría achacarse la culpa al Capitán del barco.

Incendio del trasatlántico «Cristóbal Colón»

En la madrugada del 3 del corriente se declaró un incendio, cuyo origen fue un remache candente que cayó sobre una tabla de la grada en que se construye el magnífico trasatlántico, en Ferrol.

A pesar de que tan pronto se notó el incendio acudieran con toda presteza a sofocarlo las dotaciones de los barcos de guerra y los obreros de la Constructora Naval, amén de las autoridades, los estragos causados por el fuego revistieron cierta importancia.

La prensa diaria, al hablar del asunto, dijo que el incendio retrasaría la botadura en unos 10 meses, pero los informes que tenemos nos permiten creer que en un par de meses, trabajando activamente, se ganará lo perdido.

Las pérdidas se calculan en más de medio millón de pesetas, y según parece el barco, que debe desplazar unas 14.000 toneladas, estaba asegurado en Londres por once millones de pesetas.

Peligro para la navegación

Nuestra Comandancia de Marina informa que, según telegrama recibido de Cádiz, el pailebote americano «Gladys M. Taylor», que había salido de Barcelona para dicho puerto se hundió en la bahía a consecuencia de un incendio, constituyendo sus restos un peligro para la navegación, motivo por el cual ha sido fondeada una boya cónica de hierro, a 85 metros al SE. de dichos restos.

La pesca con dinamita

La Alianza Marinera de Cangas ha tomado la plausible iniciativa de emprender una activa campaña para desterrar de una vez el perjudicial empleo de los explosivos en la pesca, y para ello ha tomado el acuerdo de celebrar una asamblea de todas las sociedades de tripulantes de embarcaciones pesqueras de las rías gallegas, la cual se está celebrando en Santa Eugenia de Riveira, por ser el puerto más céntrico para la reunión de los representantes de las citadas entidades.

Los acuerdos que en la asamblea de los obreros del mar se tomen, se proponen sus organizadores llevarlos a la práctica lo más pronto posible.

Hacia una nueva Isleña?

Nos dicen de Palma de Mallorca que se ha reunido en aquella ciudad la comisión gestora para llevar a feliz término el proyecto de formar la sociedad marítima Nueva Isleña.

Los reunidos se enteraron de las adhesiones

recibidas en favor del rescate de las acciones pertenecientes a la Isleña, de cuya gestión se tienen buenas impresiones.

Todos estuvieron conformes en que Mallorca debe felicitarse de que La Trasmediterránea haya acudido al concurso, con lo cual quedan aseguradas las comunicaciones de las Baleares para un plazo de diez años.

Ello, según manifestación de los reunidos, obliga a la citada comisión a redoblar sus esfuerzos para lograr una amistosa inteligencia con La Trasmediterránea, cuyo resultado sea el rescate de los barcos que componían la flota de La Isleña Marítima.

Parece ser que en la reunión se manifestó el deseo de invitar a las fuerzas vivas de Menorca e Ibiza, a fin de que sean las tres islas hermanas las que consigan dicho rescate, con lo cual se estrecharían más y más los lazos de unión entre ellas.

Recompensa merecida

Visto el expediente de méritos contraídos por los prácticos de número del puerto de Cádiz don Ramón Gómez Santamaría y don Rafael Rocafull y Pol, con motivo de los auxilios que prestaron en el salvamento de los naufragos del cañonero «Ponce de León», se les ha concedido la cruz de primera clase del Mérito Naval con distintivo blanco, libre de gastos, conforme a lo dispuesto para el personal de esta clase en Real orden de 10 de junio de 1911.

Nuestra felicitación a los agraciados.

Mercado de fletes

No hay variación notable en lo que manifestáramos en nuestro número anterior, pero es opinión de las personas al ramo dedicadas, que, antes de que sobrevenga una reacción favorable, es muy posible todavía una ligera baja general.

Francia

EL PLAN NAVAL

El *Petit Parisien* dió algunos de los planes del ministro de Marina — del Gobierno francés, relativo a la reorganización que se proyecta, efectuará esencialmente al personal y al material de Marina.

El proyecto formulado por el ministro comprenderá en primer término un programa de construcción con arreglo a las modificaciones que aconsejan los progresos realizados en la materia.

Se dictará una ley relativa a la forma de realizarse los reclutamientos, así como acerca de la formación de los cuadros de oficialidad de Marina, y a este aspecto, la ley tendrá además un anejo complementario en el sentido de admitir al servicio de la Marina individuos de las colonias francesas.

La experiencia ha demostrado que se puede esperar que los elementos indígenas de las colonias

contribuirán muy eficazmente a este fin, como así lo han demostrado naturales de diversas colonias, particularmente de Dakar y de Saigón.

Francia debe poseer una Marina que sea digna de la República, y que le permita obligar a Alemania a cumplir sus compromisos y que ofrezca asimismo el ejemplo de poderío que es menester para tener personalidad nacional, aun en tiempo de paz, pues no debe olvidarse que la diplomacia tiene muy en cuenta el estado de la Marina de un país para juzgar de su fuerza y de su capacidad.

Pero no sólo atiende el proyecto del ministro a la Marina de guerra, sino que se preocupa asimismo de la Marina mercante y de los barcos pesqueros.

Estos últimos se aumentarán, dando además facilidades a sus poseedores, mediante la multiplicación de los trabajos de utillaje en gran escala.

Para ellos se han designado tres bases de construcción y entretenimiento de los buques pesqueros.

Y, por último, para tratar de favorecer todo lo posible la industria pesquera, el Gobierno ha ordenado que se comience la construcción de dos grandes barcos frigoríferos, y se están además construyendo cámaras frigoríferas en Ibry, Vaugirard y Donarnez, que se destinarán exclusivamente a la industria pesquera.

NUREZ Y C.^a, S. EN C. S. RAMÓN, 6. TEL. 2496-A BARCELONA

ASTILLEROS DE TARRAGONA, S. A.

**CONSTRUCCION
Y REPARACION**

:: DE BUQUES ::

::: DIRECCION CENTRAL :::

BARCELONA

Paseo Colón, 17: Teléfono 2312 A

::: FACTORIAS Y TALLERES :::

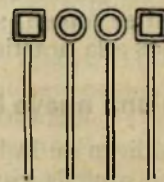
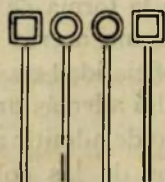
TARRAGONA

Calle de la Paz, 22: Teléfono 375

BARCELONESA DE NAVEGACION, S. A.

SERVICIOS COMERCIALES

Dirección Telegráfica y Telefónica : VILLARONA



RAMBLA SANTA MÓNICA, 7-Teléfono 5500 A.-BARCELONA

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de Septiembre de 1920

Núm. 13

Subscripción: España 15 pesetas año
» Extranjero . . . 20 » »
Número suelto 0.75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Manso, 43, 1.º :: :: :: Teléfono 1027 S. P.

VALIOSO DONATIVO

El Presidente del Pósito Pescador del puerto de la Selva, señor Nadal, ha hecho donación al Museo de la Comisión Oceanográfica, instalado, como es sabido, en el Pontón «Cocodrilo», de un curioso ejemplar de selacio capturado en dicho puerto.

Mide unos tres metros de largo, y es el séptimo

sos, son pequeños, algo cónicos y encorvados hacia adentro: sus escamas presentan numerosas puntas.

El selacio grande, «selache máxima», es el gigante de los tiburones, ya que alcanza hasta catorce metros de longitud con un peso que algunos hacen ascender, a doce toneladas. Su color gene-

UNA BUENA PRESA



Enorme selacio capturado en la costa de Francia en 1913

que, en un espacio de ciento cincuenta años se ha pescado en el Mediterráneo.

El selacio, según sus dimensiones, tiene técnicamente dos nombres, «selache rostratus» y «selache máxima». El capturado pertenece a la primera de dichas clases, y sus caracteres son: hocico corto y obtuso; espiráculos pequeños; aberturas branquiales tan grandes que casi abarcan todo el cuello. Sus dientes, que son muy numero-

ral es negro parduzco, con viso azulado, y el abdomen blanquizco.

Este monstruo vive en las mayores profundidades de los mares polares, de donde algunas veces pasa al Atlántico y al Mar del Norte. En las costas de Francia se han pescado algunos. En 1802 se capturó uno cerca de Boloña, que acababa de sostener una lucha de más de treinta horas con una bellena. En 1913 se capturó otro de enormes

dimensiones, en Cocarneau (costa de Francia).

Por la fotografía que publicamos de este enorme selacio podrá el lector hacerse cargo de su volumen, medía 11'50 metros. La dentadura de esa clase de escualos llega a reunir de 2,500 a 4,000 dientes.

El selacio vive, como hemos dicho, en los mares glaciales a gran profundidad, donde se mantiene, como los cetáceos, de animales pequeños, particularmente de medusas, y, según Rink, también de ballenas muertas. Se deja, con mucha facilidad, coger con anzuelo.

El Obispo noruego Gessner refiere que este tiburón gigantesco no tiene nada de la ferocidad de sus afines, y que es un animal inofensivo que muestra una indolencia, indiferencia y estupidez verdaderamente pasmosas.

Perseguido por una embarcación la deja acercarse hasta que se le puede arrojar un arpón, y cuando flota en la superficie tomando beatíficamente el sol, incluso permite que le toquen con la mano.

Sólo cuando siente penetrar en sus carnes el arpón, levanta con gran fuerza la cola e inmediatamente se sumerge; y si se da cuenta que todos

sus esfuerzos por huir son vanos empieza a nadar con una rapidez y vigor tan asombrosos que incluso llega a arrastrar, contra viento y mar, una embarcación de cien toneladas, actuando de este modo de remolcador en algunas ocasiones hasta veinte y cuatro horas, para rendirse al final extenuado.

El selacio grande se pesca para aprovechar el hígado, que, según Gunner, llega a pesar hasta más de una tonelada, y da un aceite excelente. Su carne es coriácea y de sabor desagradable, a pesar de lo cual se come también en el norte a falta de otra mejor, o bien se emplea, con éxito, acecinándola, como cebo para otros peces.

He ahí, someramente, expuestas, las características del curioso ejemplar pescado en el Puerto de la Selva y que constituye un muy valioso donativo para nuestro Museo Oceanográfico, pues, como hemos dicho, sólo con intervalos de tiempo muy largos es posible capturarlo en nuestros mares. El selacio penetra, viniendo de los mares polares, algunas veces hasta el fondo del Mediterráneo, por ello, sin duda, nuestros vecinos los franceses, le llaman «Pelerin».

La decadencia de la marina mercante uruguaya

(De la *Revista Marítima* de Montevideo).

Según los datos publicados por la Oficina de Estadística, el tonelaje que integra o que forma la marina mercante nacional ha sufrido un descenso comparado con el del año 1913, lo que si bien parece raro, tiene en cambio su explicación que es lo que trataremos de demostrar, persiguiendo con ella el propósito de que volvamos o mejor dicho que excedamos al de las mejores épocas.

La guerra—¿Qué fruto bueno puede dar el retroceso a la barbarie?—fué la causa de que muchos buques nacionales pasaran a poder de armadores extranjeros, por cuanto los precios que por ellos se pagaban fueron altamente tentadores y de allí el que lo mejor de nuestra nada numerosa marina fuera a dar a otro país.

Dejaron entre otro nuestro pabellón, el «Maldonado», «Paraná», «La Marseillaise» «Uruguay», «Artigas», «Campos», «Rocha», «T. Calcagno», «Corunna», «Herman Krabb», «Dr. Kenmerik», «San Antonio» y otros que no recordamos, para ser sustituidos por un número inferior y en nada mejor, que hace de nuestra marina mercante una especie de mosaico que nos desmerece, si como es de rigor, entramos en el terreno de las comparaciones. Esto es lo que se refiere a la navegación ultramarina y de cabotaje.

Por su parte el tráfico no ha salido mejor librado ya que hay que dar de baja al «León», «Tigre», «República» y otros, sin anotar una sola alta que merezca mencionarse.

El tráfico menor ha quedado estacionario completándose así el poco grato cuadro que presenta en la actualidad la marina nacional de comercio, la que más bien que prosperar, tiende a desme-

recer, falta de apoyo oficial y obstinadamente marginada por la de otros países, especialmente los vecinos. Y que no es esto vana declaración lo podemos evidenciar recordando que entre nosotros poco o nada se atiende los asuntos marítimos y que si bien no isempre se ofrecen a los buques extranjeros las facilidades que deberíamos otorgarles, a los nuestros se les olvida y solo se les recuerda cuando se trata de imponerles tales o cuales medidas, que por lo general parecen aceptables en teoría, pero resultan inadaptables en la práctica, lo no quita el que se dejen subsistente contribuyendo así a que los asuntos relacionados con la marina mercante, marchen a tumbos o por decirlo más gráficamente *renqueando*.

He ahí, en pocas líneas, sinitetzado el estado de nuestra flota comercial, y reflejado el cuadro que ella representaría, si puestos a comparar, llegáramos a estampar cifras, o a citar y reproducir leyes y reglamentos vigentes en otros países del continente.

En verdad que él no puede ser más sensible y por lo tanto una vez más damos la voz de alerta, a fin de que se preste a la marina nacional una de las mejores fuentes de riqueza del país, la protección y atención que se merece, y por la que abogamos con toda fé y sinceridad.

Mucho sentimos que la marina de comercio uruguaya no siga el curso ascendente de otras marinas americanas. En los barcos del Uruguay se han formado buen número de los marinos españoles que son hoy ya Capitanes de nuestros barcos y que en no muy lejanas fechas hicieron sus prácticas en grandes veleros bajo pabellón oriental.

ALEGRET, GRAU Y C.^A

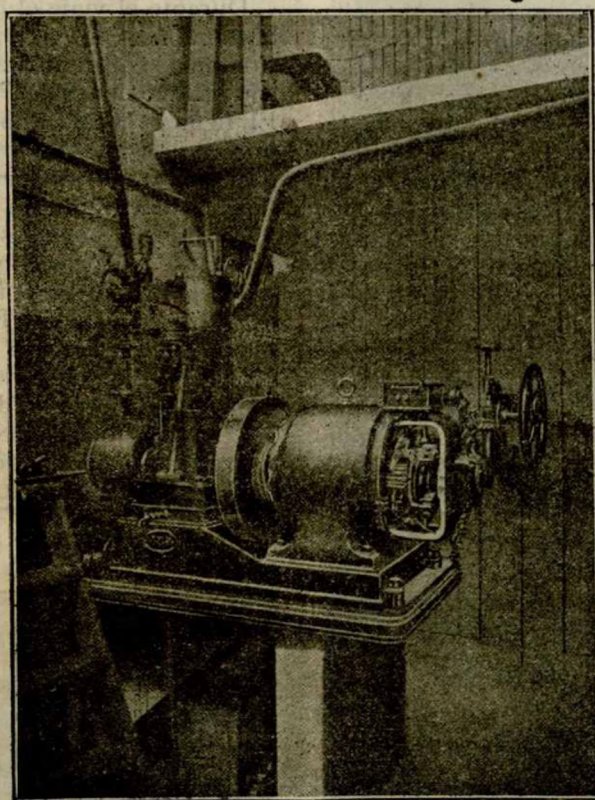
Calle Nápoles, n.º 178

BARCELONA

Teléfono S. P. 345 : : Dirección
telegráfica y telefónica "ALERTA"

Maquinaria Electricidad

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo Inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de Aviación, Oficinas de las Indias, etc de la Gran Bretaña, Marina Real italiana y Comp de telegrafía sin hilos 'Marconi'



*Grupo electrógeno instalado a bordo del vapor «Enrique Ballesteros»
de la Compañía Marítima Ballesteros*

Especialidad en instala-
ciones y reparaciones

marítimas

La telegrafía sin hilos al servicio de la Meteorología

Indiscutiblemente, el mayor auxiliar que jamás haya poseído la meteorología, es y será, la telegrafía sin hilos.

Para los barcos en alta mar, y muy especialmente para aquellos que se ven precisados a atravesar zonas expuestas al terrible furor de los huracanes, es la radiotelegrafía, o telefonía, que para el caso es lo mismo, un auxiliar preciosísimo. En todo proyecto de organización meteorológica juega, dicho sistema de transmisión, el principal papel.

Ultimamente, gracias a ella, uno de los colosales Zepelines entregados por Alemania a Francia en virtud de las cláusulas previstas en el Tratado de Versalles, ha hecho, sin el menor tropiezo, la travesía, en un solo vuelo, de todo el territorio de la vecina República, en la dirección norte a sur.

El Zepelin mencionado que no es otro que el «L.—72» salió el martes 10 de agosto, de Maubege con destino a Cuers-Pierrefen, en el sur mañana. Pasó sobre Lille, Amiens y París, evolucionando durante más de veinte minutos sobre la Capital de Francia, de cuyo punto, pasando por Dijón, Lyon, Marsella y Tolón, se dirigió a Cuers llegando a su destino a las 7 y media de la tarde. Tanto sobre Lyon, como sobre Marsella, estuvo el «L.—72» evolucionando, a poca altura, durante largo rato.

Como era muy tarde para aterrizar y entrar en el hangar, el enorme globo se mantuvo en los aires toda la noche, aterrizando al día siguiente a las seis, y entrando, acto seguido, al hangar sin la menor novedad, mostrándose su tripulación y pasajeros, en total 26 personas, encantadas del viaje. El Zepelin fué pilotado por el Teniente de Navío Plessis, que fué el mismo que lo condujo de Alemania a Maubege. Ha abandonado este último punto a emprender la travesía de Nantzig a Maubege para, a su vez, ser entregado a los franceses.

Gracias al servicio meteorológico de radio-telegrafía, que existe en Francia y que está a punto de

ser unificado, pudo el dirigible emprender y seguir, con absoluta precisión y seguridad, el largo viaje.

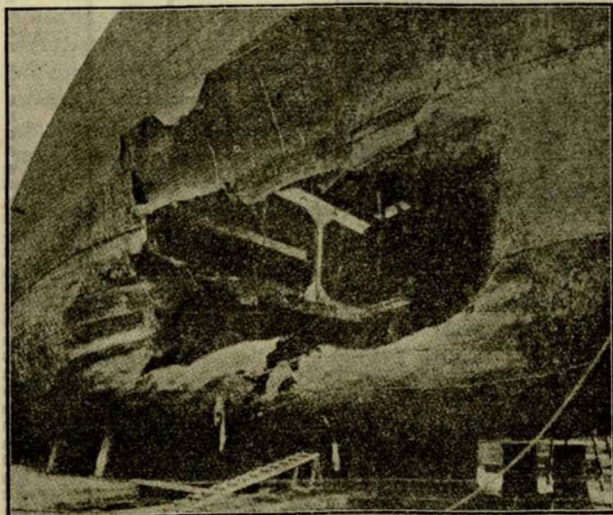
Cuando la unificación del servicio sea un hecho, funcionarán estaciones centrales en París, Nancy, Lyon, Marsella, Tolón, Burdeos y Tours. Actualmente funcionan las estaciones regionales, afectas a la Central de París, de Valenciennes-Maubege, Saint Inglevert, Abbeville y Havre. Se hallan, hoy, afectas a la Central de Lyon las regionales establecidas en Dijón y Moulins y a la Central de Marsella las que se encuentran en Montélimar Nimes, Perpignan y Niza. Muy pronto se hallará en servicio la Central de Burdeos con sus afectas regiones de Bayona, Agen y Angulema.

Cada seis horas los postes meteorológicos comunican con las estaciones principales, cambiándose los datos observados, de manera que la estación Central de T. S. H. de París, establecida en Le Bourget, conoce cuatro veces al día los datos meteorológicos obtenidos en todas las regiones mencionadas, lo que le permite, con fundadas probabilidades de acierto, hacer el pronóstico del tiempo para cada región y para un plazo prudencial.

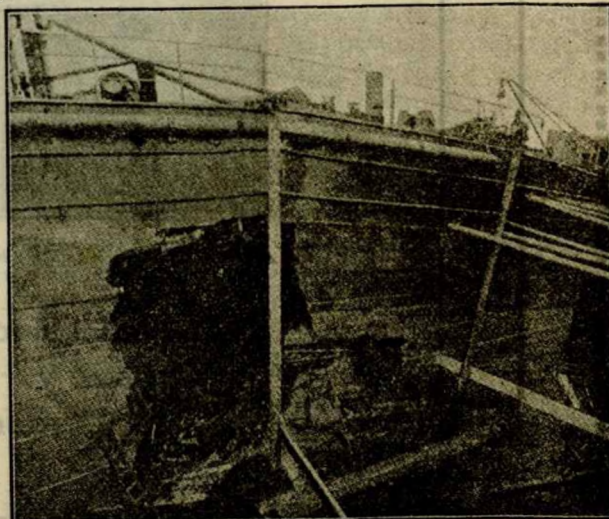
Durante el viaje el «L. 72» encontró un viento bastante fresco de NO, que le era muy favorable. Comunicó constantemente, por telefonía sin hilos, con las estaciones de París y demás mencionadas. El tiempo encontrado fué exactamente igual al previsto, lo que demuestra de manera palpable la gran importancia que para la navegación aérea tiene la telegrafía sin hilos.

En uno de nuestros números anteriores dimos cuenta de un proyecto de organización de meteorología propuesto por el ilustre P. Rodés, S. J. del Observatorio del Ebro. Es un proyecto completo, que de llevarse a la realidad nos colocaría al nivel de las naciones más adelantadas en este sentido, por lo es de desear que hallará, tanto en las esferas Oficiales, como en los particulares interesados en ello, todo el apoyo que se merece.

RECUERDOS DE LA GRAN GUERRA



Efectos producidos por la explosión de un torpedo en el casco de un cargo



Averías causadas por la explosión de una mina

LA CONSTRUCCION NAVAL ESPAÑOLA

BOTADURA DEL TRASATLÁNTICO "ALFONSO XIII"

Nuestro diligente corresponsal en Bilbao nos envió los siguientes detalles de la botadura, y del propio barco, del hermoso trasatlántico «Alfonso XIII» verificada en los Astilleros que la Constructora Naval tiene montados en aquella ría, foco principal de la construcción naval de nuestro país.

Las características del nuevo barco son :

146'30 metros de eslora ; 18'60 de mangas ; puntal de cubierta, 10'90 ; altura hasta el puente de mando, 21'30 y de calado 25 y 6. Tiene un desplazamiento de 14,000 toneladas, velocidad de 17 y medio nudos, y lleva dos hélices ; máquinas turbinas engranadas de ducción sencilla, con 7 calderas de tipo cilíndrico.

Llevará 1,801 pasajeros, más la tripulación, que componen un total de 2,129. Tiene camarotes de lujo, de preferencia y de las clases corrientes y para emigrantes.

Este barco está dotado de los aparatos más modernos, incluyendo, entre otros, la telegrafía sin hilos, cámaras frigoríficas, ascensor eléctrico, compás giroscópico, etc.

La construcción de este trasatlántico es la primera emprendida por la Sociedad Española de Construcción Naval, en sus astilleros de Sestao, habiéndose colocado la quilla del mismo en el día de la inauguración de dichos astilleros, cuyo acto tuvo lugar en el mes de abril de 1916.

Todos los muebles de los camarotes, tanto de este buque como los destinados al de idénticas características que se construye en los astilleros del Ferrol, han sido construídos en la Factoría de Sestao.

La decoración de los principales salones ha sido encomendada a la importante y conocida casa madrileña de los señores Lissarraga y Sobrinos.

Las calderas para este barco y otro del que hablamos más adelante se están construyendo en la Factoría de Sestao, y las correspondientes al *Alfonso XIII* se hallan casi terminadas y en condiciones de ser colocadas a bordo.

Las turbinas para ambos buques se están construyendo en Ferrol, y es esperada en breve la llegada a Bilbao de las destinadas al *Alfonso XIII*.

En la grada que se construyó este buque, se colocó, en el mismo día de su botadura la quilla de un nuevo trasatlántico, cuya construcción acaba de encomendar la Compañía Trasatlántica a la Sociedad Española de Construcción Naval.

Las características de este nuevo buque :

Eslora, entre perpendiculares, 132'586 metros.

Manga en cuaderna maestra, 17'062.

Calado, 7'315.

Puntal hasta la cubierta «Shelter», 9'748.

Tonelaje bruto, 8,600 toneladas.

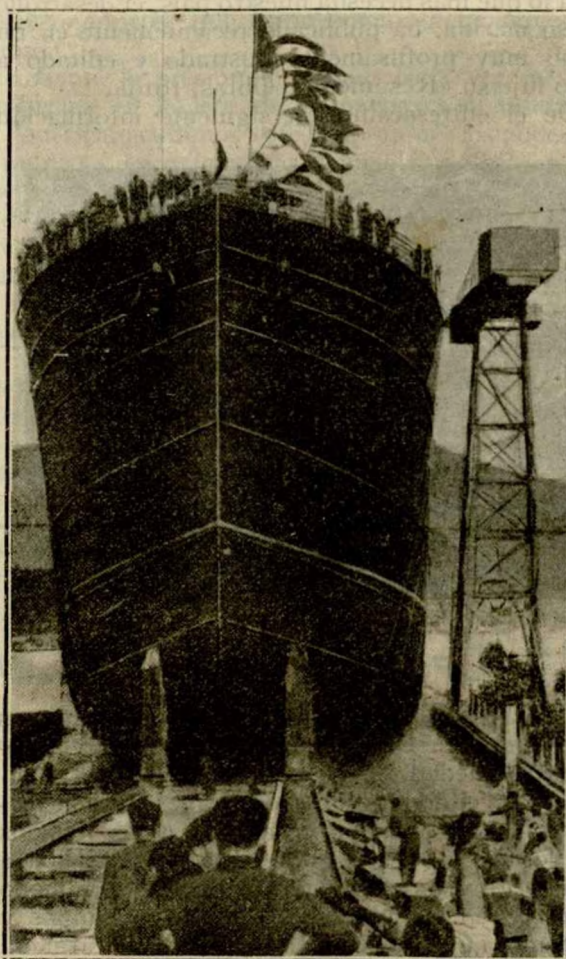
Desplazamiento, 12,000.

Velocidad a pruebas, 14 y medio nudos.

Máquinas : turbinas engranadas, con cinco calderas de vapor ; maquinillas, molinete para llevar anclas, servo-motor a vapor, para el timón y alumbrado eléctrico.

La ceremonia de la botadura fué solemnísimamente verificándose el día 14 del corriente.

Asistieron los reyes que llegaron al Astillero a las cuatro y cuarto de la tarde acompañados de los



El «Alfonso XIII» en el momento de entrar en el agua.

infantes don Carlos, doña Luisa, y don Fernando y del Príncipe Raniero.

No es posible por falta de espacio dar una relación completa del acto de la botadura ; solo añadiremos que aquella fué del tolo feliz y que al emocionante momento de entrar en el agua el gallardo trasatlántico, la enorme multitud congregada en el Astillero y en sus cercanías prorrumpió en atronadores vitores y aplausos.

Entre las numerosísimas personalidades asistentes al acto se hallaban, el ministro de Estado que representaba al Gobierno los marqueses de Comillas, de Heredia Spinola, de Araluce de Ibarra : el Nuncio de su santidad, el general Milans del Bosch, el marqués de la Torrecilla ; todas las

autoridades de la región y la mayoría de Consejeros de la Constructora Naval y de la Compañía Trasatlántica.

Durante el acto llamaron mucho la atención los arriesgados vuelos verificados por tres aviadorez que en algunas ocasiones llegaron a rasar las aguas, fueron ovacionados.

Los muchos extranjeros que desde nuestras pla-

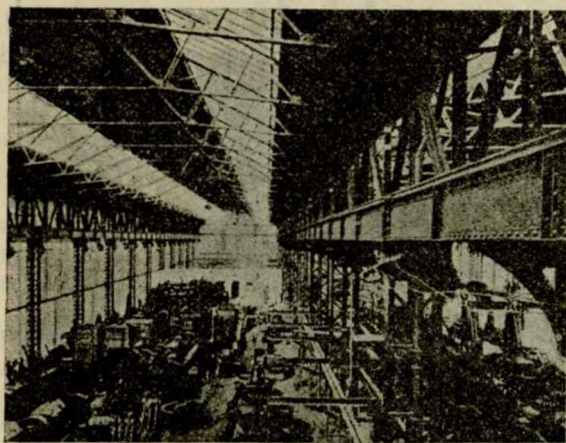
yas de moda llegaron a Bilbao para asistir a la botadura se habrán podido convencer que en nuestro país existe algo más que manolas, «toreadores», panderetas y medias guardadoras de afiladas navajas.

La ría de Bilbao ocupa uno de los primeros puestos de los focos de industrialismo mundial y ello debe ser para nosotros motivo de orgullo.

La Sociedad Española de Construcción Naval

Esta importantísima entidad que tanto contribuye a lo que más necesita nuestro país, el desarrollo de su marina, ha publicado recientemente en un tomo muy profusamente ilustrado y editado a todo lujo su «Resumen de Obras, 1919».

De él entresacamos la siguiente información



Vista de uno de los grandes talleres de Reinosa, recientemente terminados

que se refiere, especialmente a los importantes talleres que en Reinosa acaba de levantar la poderosa Sociedad.

Se ha recibido ya en estos talleres toda la maquinaria que se había encargado a los Estados Unidos de N. A., y gran parte de la pedida a Inglaterra, y los talleres nacionales han terminado y entregado la mayor parte de las máquinas y elementos cuya construcción se les tenía encargada.

La única maquinaria importante que estaba todavía pendiente de entrega a últimos del pasado abril, es el laminador y la prensa de forjar de 3,000 toneladas, cuya fabricación, encomendada a la casa «Davy Brothers Limited» de Sheffield, sufrió un considerable retraso a causa de una huelga de moldeadores en Inglaterra, pero se espera que podrán ser entregados en el próximo mes de septiembre.

Se ha terminado el encauzamiento del río Hija, y se ha podido comprobar la eficacia de las obras realizadas. Se ha construido la pasarela de entrada a los talleres, que desde noviembre último se utiliza para la entrada y salida del personal, y está próximo a terminarse el muro de contención. Quedaron ultimados el edificio de oficinas y el edificio de laboratorios, estando muy adelantada la instalación de los mismos; se ha

organizado y funciona normalmente el almacén, y se halla muy adelantada la construcción de los pequeños edificios destinados a depósitos de locomotoras, enfermería, etc.

A fines del pasado año se terminó el edificio de la central eléctrica, y se dió principio inmediatamente a la instalación del cuadro y transformadores, y en la actualidad se halla la central dispuesta para recibir energía de la Electra del Viesgo, en cantidad de 6,000 kilowatts.

Puede considerarse como acabado el taller de fundición de acero, pues sólo faltan pequeños pormenores que no pueden retrasar la puesta en marcha. En el taller de gran forja se ha terminado la instalación de la primera prensa de 1,000 toneladas y se está instalando la segunda; se encuentran casi acabados los hornos para estas prensas, y muy en breve quedarán instaladas las grúas necesarias para el trabajo de forja.

En el taller de laminación y pequeña forja, se halla terminado el edificio, y en disposición de empezar a trabajar toda la nave destinada a martillos y estampas; en el taller de desbaste, se han recibido casi todas las máquinas que en él se han de instalar; en el de atenciones generales se podrá empezar a trabajar muy en breve, y en el de fundición de hierro se trabaja desde mediados de abril.

Por lo que se refiere al acopio de materiales, se han hecho contratas para la adquisición de lingote y de carbón con las sociedades Nueva Montaña y Carbonera Española, respectivamente, y se han adquirido todas las primeras materias para dar principio a los trabajos, siendo de esperar que vencidas poco a poco durante el corriente año las dificultades inherentes a todo principio de fabricación, podrá ésta irse intensificando paulatinamente, para entrar en su marcha normal el próximo año 1921.

Mucho sentimos que la carencia de espacio para ello nos prive, hoy dar a nuestros lectores una más amplia información de los talleres que en Reinosa posee la Sociedad Española de Construcción Naval.

Compañía Anónima Española de Seguros y Reaseguros

''LUX''

CAPITAL: Pesetas 2.000.000

Domicilio social: Rambla de San José, 13, entr.º

Teléfono 1591 A — BARCELONA

EN DEFENSA DE LA MARINA VELERA

Durante la guerra la marina velera de nuestro país se vió vigorosamente atacada, y no por cierto por unidades pertenecientes a las naciones beligerantes, sino por entidades oficiales y particulares de nuestro propio país, al extremo que peligró su existencia.

Para demostrar este aserto sólo recordaremos una disposición oficial que obligaba a los veleros de 1,000 y más toneladas a verificar solo navegaciones a Fernando Póo y demás posesiones españolas del Golfo de Guinea.

Por lo monstruosamente absurda no prosperó la disposición.

Con este botón como muestra fácil es comprender que vientos reinaban, en aquellas épocas, para la marina velera en nuestros centros oficiales.

Hoy nos complacemos en dar a la publicidad lo que referente al asunto dice la memoria publicada recientemente por la Asociación de Armadores titulada «Navegación Libre Española».

Helo ahí:

NAVEGACIÓN VELERA CON AMÉRICA

«Este sector importantísimo del tráfico marítimo, que durante y por guerra ha venido prestando utilísimos y estimables servicios a la economía nacional, dedicándose sus armadores preferentemente al transporte de primeras materias para el aprovisionamiento de industrias, que en

otro caso se hubieran visto precisadas a recurrir al amparo oficial en solicitud de los servicios requisados, este sector del tráfico con América, repetimos, desconsiderado y gravado considerablemente por los coeficientes llamados de San Sebastián aplicándosele los del 40 y 50 por 100, durante el primer período, mientras a los grandes trasatlánticos se les aplicaba el 15 por 100 y el 40 por 100, ha sido objeto de viva y entusiasta actuación por parte de esta colectividad de armadores, sorteando la carrera de obstáculos sembrada en su camino, por evidente desconocimiento de los hechos económicos, que impresionan dicha navegación.

En frente la presión y ataques cada vez más manifiestos en contra de la navegación velera con América, acudimos ante la opinión y los poderes públicos, en defensa de la misma, no sólo en el seno de las Asambleas de navieros, sino elevando los correspondientes recursos ante el Ministerio de Abastecimientos, con fechas 14 y 15 de Agosto y en contra del acuerdo del «Comité del Tráfico Marítimo» de 8 del propio mes, conminando a los armadores de veleros que se resistían al pago de las injustificadas derramas, con la declaración de morosos a la Hacienda pública.

En nuestra ponencia de la navegación velera de altura, hacíamos notar que no se había tenido para nada en cuenta en la reunión de navieros en San

ANTIGUA CASA HOMS

La mejor exposición de Barcelona

Muebles de todos los estilos y clases

VERDADEROS PRECIOS DE FÁBRICA

ANTIGUA CASA HOMS-Pelayo, 50

Sebastián de 30 de agosto del año último, el tráfico internacional directo con América, especialmente en las zonas, Estados Unidos, Méjico, Cuba, Brasil y Plata; no habiéndose por tanto estudiado los factores que impresionan dicho tráfico:

1.º Importación de primeras materias que afectan a la economía nacional.

2.º Duración de los viajes.

3.º Fletes y aumento de gastos de explotación, demostrándose que dichos factores son esenciales para determinar el prorrateo de las derramas, debiendo contribuir con respecto a los vapores en la proporción de uno a seis a lo mínimo pero jamás con la aplicación de un coeficiente mayor que equivaldría a la total ruina de esta importante rama de la economía nacional naviera.

En defensa de estos intereses, presentados con fecha 14 de octubre ante el «Comité del Tráfico Marítimo» y con arreglo al acuerdo 4.º tomado en la Asamblea de navieros celebrada el 26 de junio, la moción siguiente:

1.º Que reconocida la irregularidad propia que por naturaleza tiene la navegación velera de altura especialmente en tráfico directo con América y la consiguiente dificultad de la determinación de sus coeficientes, que reflejan una justa apreciación de los factores que integran este tráfico internacional directo, precisa tener en cuenta la conclusión presentada por la comisión de armadores, a la Asamblea de navieros en 8 de mayo pasado, y que reproducimos a continuación:

«Como la duración de los viajes en la navegación de altura excede por término medio del plazo a que se reduce cada período liquidador de los quebrantos deberían acoplarse por este procedimiento de liquidación los dos primeros períodos, o sea el de 30 de octubre de 1917, al 30 de junio de 1918; y del 1.º de julio a 31 de Diciembre del propio año, aplicando la derrama correspondiente a beneficios obtenidos por los buques que hayan rendido viaje de dichos dos períodos, dándose así justa interpretación y equitativa aplicación de las derramas a esta clase de navegación, no tenida en cuenta al fijar los coeficientes en San Sebastián, y para no darse el caso de que buques en régimen de viaje comprendido en el primer período, devenguen en aquél por coeficiente de tonelaje, y el segundo, al rendir viaje por beneficios obtenidos, siendo una sola operación mercantil.»

2.º Que después del largo período de decadencia y ruina de las factorías navales, ocasionado por las grandes pérdidas sufridas en el tráfico, en que muchos buques eran esguazados a su llegada a los puertos; en que no era posible sufragar los gastos de explotación, disminuyéndose de día en día el tonelaje de veleros, que solo pueden transportar a España determinadas mercancías, y exportar bien contadas, saliendo la mayoría en lastre; hoy que había vuelto a tomar incremento esta navegación especial, construyéndose ya en los astilleros buques de 500 toneladas de R. B. en adelante, con el sistema de derramas hasta hoy impuesto, se tiende evidentemente a la desaparición de rama tan importante de la economía nacional naviera lo que todos estamos en el patriótico deber de evitar.

En las sesiones del 13 y 14 de noviembre actuales como ponentes, habiendo examinado el Comité, detenidamente los factores que intervienen en la navegación velera con América, especialmente en la duración de los viajes, que se estimó en un promedio de diez meses, y en los fletes que se estipularon en un 50 por 100 menos que los vapores; y verificados los cálculos de viajes de la fragata «Viuda Llusá», corbetas «Pedron», «Basconia» y «Suarez n.º 2» por los señores Barón de Satriústegui, López Dóriga, Arroyo y Cortina, se tomó por unanimidad el acuerdo que sigue:

«Se continúa el estudio de los cálculos para determinar los beneficios alcanzados por los buques de vela en sus navegaciones con América, y tomando un tipo de barco de 2,650 toneladas de peso muerto, y asignando un valor de 500 pesetas tonelada, se estudia un viaje a la América del Sur, con una duración de 10 meses y un flete de 250 pesetas. El resultado obtenido arroja un beneficio de 0'234 pesetas por tonelada y día y se acuerda aceptar este tipo de beneficio para toda clase de navegaciones con América en buque de vela, haciéndose constar que esto representa respecto a los buques de vapor una relación de uno a tres, cuando los armadores de buques de vela solamente habían solicitado contribuir en la proporción de uno a seis».

Meritísima ha sido la labor realizada en defensa de la marina velera por la «Navegación Libre Española», y nosotros nos complacemos en hacerlo constar así.

El incremento tomado por nuestra Revista nos ha obligado a trasladar la Redacción a un nuevo local, situado en la calle Manso, 43, 1.º, 2.º, donde ha quedado instalada a partir de esta fecha.

En consecuencia toda la correspondencia y cuanto afecte a «La Marina Mercante» debe ser dirigida a su Gerente don José Oromí, a la dirección mencionada.

Un examen de Geografía comercial en Manihiki

Ante todo debemos indicar donde está Manihiki. Este archipiélago se halla situado en mitad del Océano Pacífico, por los 9° 30' de latitud Sur y 160° 20' de longitud Oeste de Greenwich, en el centro de aquel inmenso conglomerado de islas y archipiélagos, entre las cuales se destacan por su importancia las de Fiji, las Marquesas, de Paumotu, la de Cook, de la Sociedad etc.

Sus habitantes, los manihikicos, según se asegura por personas que han tenido la dicha de vivir entre ellos, son gente muy inteligente consagrada sólo a la prosperidad de sus islas, que han convertido en un pequeño paraíso. Aunque descendientes de tribus guerreras, son la gente más pacífica del mundo y hasta hoy, a partir por lo menos de un período de 50 años, no tan sólo no han declarado la guerra a nadie, sino que ni siquiera han enviado, ni recibido, la menor reclamación diplomática. Esto puede muy bien ser debido a que, desde que empezaron a tener una idea clara de lo que el mundo moderno es, acordaron precaverse de la diplomacia como de la peste, y, constantes en su modo de pensar, no tienen ni desean la visita de ningún diplomático extranjero.

Ya enterados nuestros lectores de lo que son los manihikicos, vamos a relatar, de manera fidedigna, el acto de unos exámenes de Geografía Comercial que tuvieron lugar, recientemente, en la isla principal del pequeño y progresivo archipiélago.

Ante todo añadiremos que allí los exámenes no son, como aquí, una cruel pesadilla para los alumnos y para sus respectivos papás. Así como aquí se hacían, los que examinarse deben, en locales ni suficientemente espaciosos, ni muchas veces limpios como aconseja la más elemental higiene, allí el examen se verifica llamando al alumno, por medio de aparatos eléctricos modernos, desde la mesa donde se halla constituido el tribunal al lugar donde el que debe sufrir (decimos «sufrir» para seguir la moda española, ya que allí ningún sufrimiento representa el examen para el alumno) las interrogaciones.

En el caso que nos ocupa el alumno se hallaba tranquilamente terminando una partida de football cuando el micrófono de alta voz de su campo le llamó.

—¿Tendría la amabilidad, el señor Manisko de indicar al tribunal de exámenes si está dispuesto para pasar el de Geografía Comercial?—gruñó el aparato.

—Dentro de diez minutos, señor Presidente, estaré a su disposición, contestó el aludido. Estamos terminado un goal, añadió al tiempo de shotar estupendamente.

Le aguardamos, pues, y le deseamos éxito, terminó el que presidía el tribunal.

A los diez minutos exactos una enorme motocicleta dejaba al señor Manisko en la plaza, bajo unas grandes palmeras tropicales, en que se hallaba constituido el tribunal. Saludó cortésmente, y se puso a disposición de sus jueces.

—Señor Manisko,—interrogó el Presidente.—

¿Sería indiscreción preguntar a usted como le ha ido el partido?

—De manera magnífica, mi querido profesor.

—Bien, entonces antes de pasar adelante sólo me resta, en nombre de mis compañeros y en el mío propio, hacer votos para que salga usted de la prueba a que va a ser sometido, tan airoso como del partido jugado.

—Mil gracias, señores.

—¿Podría usted, nuestro estimado discípulo, indicarnos lo que sepa relativo a España? No olvide el examen que está pasando se refiere a Geografía Comercial.

—España, ese bello país, es una nación eminentemente EXPORTADORA DE MATERIAS PRIMAS PARA LA FABRICACION DE HIERRO Y ACERO E IMPORTADORA DE ACERO Y HIERRO VIEJO.

—Exactísimo, señor Manisko, ¿pero podría usted por lo menos decirnos en que funda su aseveración?

—De mil amores, mis ilustres profesores y amigos. Varias de las regiones españolas, muy especialmente en el norte de la península, poseen en explotación, desde hace muchos años, importantísimos yacimientos de mineral de hierro, del que quedan, para la alimentación de los pocos altos hornos con que España cuenta, una ínfima cantidad de lo extraído, exportándose la casi totalidad del mineral obtenido al extranjero, especialmente a Inglaterra.

Existen, también, minas de importancia en la parte meridional de la península y en sus posesiones de Africa, pero el mineral de ellas extraído sigue exactamente el mismo camino que el anteriormente mencionado.

El número de millones de toneladas que hasta el presente....

—No nos interesa ese dato, señor Manisko, continúe usted, si no le es molestia, explicando las causas de su afirmación.

—Desde que los barcos se construyeron de hierro, continuó el examinado, esto es, desde hace muchos años, la mayor parte de los navieros españoles, salvo muy raras excepciones, consideraron que era mucho más conveniente a sus intereses adquirir material viejo, de desecho, de otras naciones, que comprar barcos nuevos, y entonces puede decirse que empezó en grande escala la importación de hierro viejo.

Muchísimas empresas se fueron, y me permitirán mis amables examinadores emplear un término marítimo, al garete, ya que era imposible, con el viejo material, soportar la más pequeña competencia, pero el sistema, lejos de desaparecer, se generalizó.

Hoy, terminada la guerra que ensangrentó durante cinco años los mares del mundo (exceptuando los nuestros), y las tierras de media Europa, el sistema continúa, corregido y alimentado.

Otro de los ramos, también importantísimo, que se dedica a la compra de hierro viejo al extranjero para ser importado en aquel incomparable país,

es, hoy día, el automovilístico. Parques enteros de automóviles, camiones, tractores etc., de material inservible, fueron adquiridos por comerciantes hispanos, los que, arreglando los carros adquiridos de manera muy ligera, los enviaron a su país, en donde la escasez de medios de transporte hizo que se vendieran a precios fabulosos.

Esto hizo aumentar la codicia de algunos comerciantes y durante una buena porción de meses, y aun dura, puede afirmarse que invadió España, principalmente por el puerto de Barcelona y por las líneas férreas que sirven aquella industriosa y bella ciudad, tal cantidad de material viejo, que podría compararse a una verdadera inundación de hierro viejo, con evidéntísimo perjuicio para la industria y la economía nacional de aquella sin par nación.

Sus gobiernos, lejos de detener el avance, faltó poco para que promulgaran leyes que le favorecieran...

—Me permito hacer notar a usted mi erudito discípulo, que se va saliendo, paulatinamente, y sin darse cuenta sin duda, del objetiv del examen. No tenemos derecho nosotros a criticar ningún gobierno extranjero, y el español nos merece toda clase de simpatías. Ha hecho usted goal, digo, ha quedado usted superiormente en el examen: ha demostrado que España es un país eminentemente exportador de materias primas para la fabricación de hierro y acero, e importador de acero y hierro viejo, que es lo que se le pedía, y por tanto queda terminada la prueba.

—El Tribunal, muy satisfecho de sus conocimientos, quiere darle una prueba palpable de ello y le ruega acepte este pequeño pero muy valioso, obsequio. Se trata de dos cigarros puros de procedencia española, cuyo valor es, hoy, catorce veces superior al de su peso en platino. En España su precio nominal es de veinte centimos de peseta pieza, pero es tal la dificultad que existe allí para obtenerlos, que una de nuestras comisiones comerciales, después de haber intentado durante cuatro meses, haciendo «cola» como allí se llama al situarse en fila frente a los lugares donde el tabaco se expende, para adquirir una partida, sólo pudo lograr cinco ejemplares: usted, que es un buen fumador, encontrará tal vez pésimo el tabaco, pero si tiene en cuenta su gran valor intrínseco, ha de fumarlo con placer.

—Agradecidísimo, señores.

—Ahora bien, señor Manisko. Ha terminado usted sus estudios, dijo el Presidente del Tribunal poniéndose en pie, demostrando conocer perfectamente a la España comercial, por lo que vamos a proponer a nuestro pueblo que le encargue recoger todo el hierro viejo que exista en las Islas, de procurarse unos barcos viejos y de irse con todo ello a España, en donde no es dudoso ha de saber usted venderlo a muy buen precio. Se propondrá concederle a usted el 10 por 100 en los beneficios. Puede usted, si gusta, retirarse.

—Oh, gracias, mil gracias, señores, mi fortuna está asegurada. ¡Viva España, Viva Manihiki!

He ahí, fielmente expuesto, un examen de Geografía Comercial en Manihiki. Esperamos la lle-

gada, para dentro de unas semanas, de varios nuevos cargamentos de hierro viejo, no tan solo de Manihiki, sino de los más recónditos lugares del Africa y de Asia, ya que la costumbre de adquirir material de desecho, lejos de disminuir, aumenta en nuestro país.

JAIME FONT MAS

La marina mercante mundial

Las estadísticas de las construcciones navales muestran que actualmente se construyen en el mundo 7.721,000 de toneladas en bruto, que serán lanzadas al agua casi con seguridad antes de un año.

Los libros del Register Lloyd muestran que el tonelaje bruto a flote asciende a 53.905,000 toneladas, o sea un aumento de 8.501,000 sobre las cifras de seis años.

Parece claro que dentro de un año habría 16.222,000 toneladas más que antes de la guerra, si no hubiera pérdidas.

El aumento actual del tonelaje a flote se debe principalmente al desarrollo notable de la marina mercante de los Estados Unidos, cuyos vapores de alta mar han aumentado en no menos de 10.379,000 toneladas; de 2.027,000 en 1914 a 12.406,000 en la actualidad.

La marina mercante de la Gran Bretaña asciende a 18.111,000 toneladas, o sea 781,000 menos que antes de la guerra.

La marina del Japón ha aumentado su tonelaje en 1.288,000, la de Francia en 1.041,000 y la de Italia en 688,000 toneladas.

La marina mercante más pequeña que aparece en la tabla del Registro del Lloyd es la de Alemania, que esciende a sólo 419,000 toneladas, lo cual representa una disminución de 4.716,000 sobre las cifras de 1914.

La competencia en el transporte marítimo será muy grande y, solo los que dispongan de material moderno podrán, con éxito, defenderse.

De interés para los Navegantes

Boya dels "Colls", Masnou

Continúa, sin novedad, en su nueva posición. Ya que no sirve como baliza, a'gunos veraneantes se proponen utilizarla en lugar de los barriles empleados para sostener las cuerdas de baño. Parece que se cursará la correspondiente instancia en súplica de que sea concedida para dicho uso.

INFORMACIÓN GENERAL

El salvamento del "Lusitania"

El soberbio trasatlántico inglés «Lusitania» fué hundido, el 7 de mayo de 1915, por un submarino alemán a 7 millas al sur de Kinsale descansando en el fondo a 80 metros de profundidad.

Se habla de su salvamento con insistencia en las revistas profesionales y se publican proyectos y más proyectos, entre los cuales los hay que proponen partirlo en varios trozos, y otros levantarlo con un solo flotador gigante. Todo son fantasías de verano y lo más probable es que por ahora no se intente el salvamento.

Nuevo velero

Desde hace dos días se encuentra fondeado en nuestra bahía, el nuevo pailebot de dos palos, «Guanchinerfe», del que es propietario el emprendedor industrial, don Andrés Rodríguez.

El nuevo velero, que pertenece a la matrícula de Santa Cruz de Tenerife, es de sólida y magnífica construcción, no faltándole ningún detalle de los que en la actualidad requieren esta clase de barcos.

Empezó a construirse el año 1918, bajo la dirección del inteligente maestro, don José González Rodríguez, empleándose en él los mejores materiales, no obstante la enorme alza y carestía de los principales elementos de construcción.

Tiene 121'39 toneladas netas, y su carga máxima es de 250 toneladas. Sus principales características son: eslora 28'67; manga 8'00 y puntal 3'65. Es de popa cuadrada y se halla forrado de cobre.

La cámara reúne excelentes condiciones de confort, pudiendo llevar 4 pasajeros, para lo cual ha sido autorizado.

Posee el «Guanchinerfe» un magnífico motor, marca «Wolverine», de 80 H. P., y tiene además un depósito de agua potable con capacidad suficiente para 60 días de navegación.

En las pruebas efectuadas con el motor anduvo en lastre, siete millas por hora, y a vela, ocho.

En el primer viaje que realizó de Arrecife a este puerto, invirtió a la vela solamente 19 horas.

El «Guanchinarfe» será dedicado al tráfico de cabotaje y altura.

Felicitamos al señor Rodríguez por los progresos que ha hecho en su industria, que revela un espíritu de trabajo y actividad, digno de toda suerte de prosperidades.

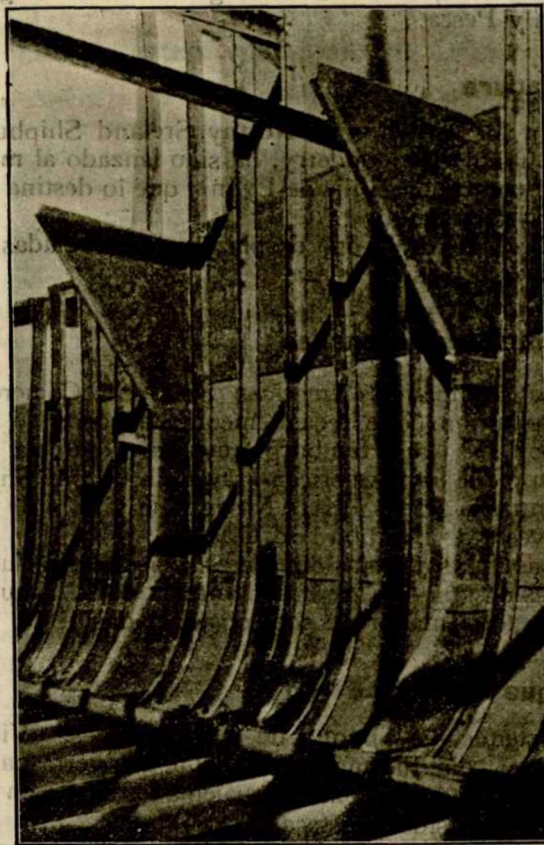
(De La Prensa, de Tenerife.)

La soldadura eléctrica en los barcos

El «Fullagar».—El día 5 del pasado febrero fué botado al agua en los astilleros de los señores Cammell Lair y C.^{ta}, de Birkenead (Inglaterra) el vapor *Fullagar*, de 47'50 metros de eslora, 7'25 de manga y 3'5 de puntal, desde la cubierta principal hasta la quilla; 500 toneladas de desplaza-

miento, y que en pruebas alcanzó una velocidad de 9 1/2 a 10 millas por hora.

Presenta este huque dos notables particularidades. Una de ellas es que en su construcción se



El «Fullagar» en construcción

empleó exclusivamente la soldadura eléctrica bajo la vigilancia del Lloyd.

El «Fullagar» ha sido sometido a las más duras pruebas.

Una de las particulares condiciones del barco es la de hallarse movido por un motor de 450 H. P. tipo «Cammell Laird Fullagar», motor de aceites pesados con los que se obtiene una gran economía si se compara con los más económicos conocidos antes, los del tipo Diesel.

El coste del «Fullagar» resultó más elevado que el de un huque igual con planchas remachadas, no obstante se cree que logrará abarataarse al nivel de aquellos.

Nombramiento

Por Real decreto de 7 del actual ha sido nombrado vocal de la Comisión que ha de redactar y regular el procedimiento que corresponde instruir a la jurisdicción de Marina en caso de naufragios, abordajes, averías y hallazgos en el mar y una Ley penal para la marina mercante, en substitución del título 14 de las Ordenanzas de matrículas, el representante de los capitanes y pilotos en la Dirección general de Navegación y ex teniente de

alcalde de esta ciudad don Mariano Martí Ventosa.

Preside la Comisión el ex presidente del Consejo de ministros don Antonio Maura y forman además parte de la misma el Consejero supremo de Guerra y Marina don Eladio Mille, el vicealmirante don Miguel Marquez y el contraalmirante señor Yolif, actual director general de Navegación y Pesca.

Botadura

En los astilleros de Northy Sreland Shipbuldig C.º, de Londonderry, ha sido lanzado al mar el nuevo vapor «Ville de Lyon», que lo destina al Africa occidental.

El «Ville de Lyon» desplaza 9,300 toneladas y mide 430 pies de eslora.

Compañías fusionadas

La Compañía «American Ship and Commerce Corporation» que recientemente ha acordado la fusión con la «Hamburg-America», anuncia la compra de la «American-Hawaitian Steam Ship Company», de la «Kerr Navigation C.º» y de la «Livermore Bearbon and C.º».

Las flotas de estas diferentes sociedades, refundidas en una sola, representan más de 80 buques y un total mayor de 500,000 toneladas.

Buque histórico

Ostende.—El buque de guerra inglés, «Vindictive», que fué hundido durante la guerra para embotellar a los submarinos alemanes surtos en el puerto, ha sido puesto a flote.

Presenció la operación una gran muchedumbre, que prorrumpió en hurras al reaparecer el «Vindictive».

De Canarias. - Nueva línea

Los señores Woermann-Line, de Las Palmas, han dirigido a los exportadores canarios una carta circular, anunciando el proyecto de escala en el Puerto de la Luz, de la importante Compañía Oldenburg-Portugiesch Dampfschiffs-Rhederei A. G., de Hamburgo.

El primer buque que reanudará la escala en Las Palmas, es el «Oldenbirgg II», que será despachado para Hamburgo o para Rotterdam, pudiendo cargar de ocho mil a diez mil bultos de frutas del país.

De la Habana a Canarias en siete días

En vista de la gran demanda de pasaje que existe en la Habana con destino a Canarias, la Ward Line ha resuelto que su hermoso trasatlántico americano «Orizaba», de gran comodidad para pasajeros, vaya por la vía de Canarias en el viaje que habrá de emprender para el Norte de España.

Su capitán se propone batir un record, haciendo

el viaje de la Habana a Canarias en siete días, toda vez que está provisto de nuevos y mayores tanques de petróleo que acaban de llevar para su consumo hasta 1,900 toneladas de combustible.

Buques de cemento armado

La Sociedad de Construcción de buques de cemento armado, cuyos astilleros están en la Seine, en Gran Quevilly, ha procedido al lanzamiento del buque «Reptile».

Dicho buque, construido enteramente de cemento armado, está destinado a servir de chalana de alta mar, tiene 50 metros de eslora y 10 de puntal, siendo su desplazamiento de 1,100 toneladas brutas.

Es el décimo de una serie de veinte, que la Sociedad tiene contratada la construcción por cuenta del Gobierno francés. El primero, el «Le Lezard», botado al agua hace diez y ocho meses, se halla actualmente navegando entre Boulogne y Newcastle, destinado al transporte de carbón.

Dentro de un mes la Sociedad procederá al lanzamiento de otra nueva unidad, «Le Serpent», de las mismas dimensiones que los anteriores, y dentro de un plazo muy próximo, otras seis chalanas, en vía de terminación, irán a engrosar el tonelaje de la flota mercante francesa.

Pruebas de motores

En Bilbao se realizaron las pruebas de los motores Bolinders instalados en la corbeta de aquella matrícula «Armando». Los resultados fueron del todo satisfactorios y superaron las previsiones hechas. En nuestro próximo número publicaremos una amplia información de las pruebas ya que los asuntos de esta índole interesan hoy enormemente a cuantos se hallan en conexión con los negocios marítimos.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Constantinopla.—Ha entrado en puerto el vapor italiano «Polynesta», por habersele abierto una vía de agua.

Argel.—El vapor francés «Nice», llegado en lastre, por haberse visto obligado a descargar en Túnez, a causa de haber chocado con el muelle. Dicho vapor entrará en dique seco para verificar las reparaciones necesarias.

Baltimore.—Los vapores inglés «Ethelstan» y el americano «Wasahacue», han sufrido una colisión en Hampton Roads, continuando éste su viaje. El primero iba de Marsella a Sandy Key y de Nueva Orleans a Dunquerque el segundo.

Constantinopla.—Entre los vapores inglés «Admiral Hamilton» y el italiano «Melpomene», ha ocurrido un choque, sufriendo ambos averías. El primero fondeó en el puerto y fué hundido el segundo.

Málaga.—En esta Comandancia de Marina se

ha recibido un telegrama de la Ayudantía de Fuengirola participando que en aguas de Cala Honda ha naufragado el laúd a motor «Antonio Díaz» de la matrícula de ésta, salvándose la tripulación, pero resultando tres heridos, uno de gravedad.

La causa del naufragio fué debida a la explosión del motor. En el despacho oficial no se añaden más detalles.

Las Palmas 18.—En la madrugada anterior se declaró un incendio en el vapor tanque, «Voluta», que contiene gran cantidad de aceites pesados.

El incendio pudo ser sofocado, tras grandes esfuerzos.

Ha zozobrado en Maspalomas el pailebot «Soledad», que traía un cargamento de pescado sal-peso.

La tripulación se salvó.

Oporto.—El vapor portugués «Afra», en viaje de Newport o Oporto, ha embarrancado en la entrada del puerto, del que se le prestó el auxilio necesario para el salvamento, siendo puesto a flote.

Génova.—A bordo del vapor italiano «Warda», ha ocurrido un principio de incendio, ignorándose la importancia de las averías experimentadas.

Roma.—El bergantín goleta italiano «Due Cugini», que entró de arribada en este puerto con fuego a bordo, ha sido hundido en el antepuerto.

Nueva York.—El vapor norteamericano «Hateras», que desde Nueva York se dirigía a la Habana, ha embarrancado en la costa de la Florida.

Villagarcía.—El vapor inglés «Marnetown», embarrancando en los arrecifes de Cobos, se ha partido en dos considerándolo perdido totalmente. La tripulación salió para Southampton en el vapor «Avon».

Lorient.—En el puerto de Lowestoft ha llegado un buque de pesca conduciendo parte de la dotación de la goleta francesa «Sophia», que recogió en las costas neerlandesas, por haber explotado aquélla en el mar del Norte.

Horta.—El velero francés «Marte Madeleine» ha entrado de arribada, por haber sufrido la rotura de sus palos.

Trinidad.—El vapor holandés «Electra», conduciendo cargamento de sal, ha embarrancado, siendo considerado probablemente como pérdida total.

Los siniestros marítimos en 1919

La Agencia «Veritas» publica la siguiente estadística de siniestros marítimos, como de pérdidas totales, en el año último de 1919, que engloba todos los pabellones.

Vapores.—46 alemanes, 69 norteamericanos, 134 ingleses, 2 argentinos, 4 austriacos, 5 belgas, 3 brasileños, 9 chilenos, 1 chino, 5 daneses, 5 españoles, 1 egipcio, 17 franceses, 6 griegos, 26 holandeses, 1 italiano, 43 japoneses, 22 noruegos, 4 rusos, 21 suecos y 1 uruguayo. Total, 425 vapores, con un total de 543,000 toneladas.

Veleros.—12 alemanes, 82 norteamericanos, 233 ingleses, 2 belgas, 2 chilenos, 3 cubanos, 13 daneses, 8 dominicanos, 9 españoles, 28 franceses, 2 griegos, 21 holandeses, 6 italianos, 7 japoneses, 28 noruegos, 1 peruano, 13 portugueses, 14 rusos y 19 suecos. Total, 500 veleros, con un total de 176,006 toneladas.

Las causas de estos siniestros, han sido los siguientes:

Vapores.—Naufragios, 83; abordajes, 38; incendios, 43; zozobrados, 183; abandonados, 21; desahuciados, 6 y desaparecidos, 51.

Veleros.—Naufragios, 166; abordajes, 37; incendios, 33; zozobrados, 143; abandonados, 66; desahuciados, 16; y desaparecidos, 37.

En total se han perdido de manera completa en 1919, la respetable suma de 719,006 toneladas.

No es grato hacer notar que, a pesar de que nuestros barcos se dedican a toda clase de navegaciones, el porcentaje de pérdidas correspondiente a nuestra marina es, como siempre, muy reducido.

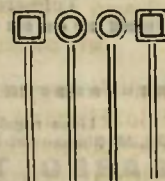
NUÑEZ Y C^{ta}. S. EN C. S. RAMÓN, 6. TEL. 2496-A BARCELONA

BARCELONESA DE NAVEGACION, S. A.



SERVICIOS COMERCIALES

Dirección Telegráfica y Telefónica: VILLARONA



RAMBLA SANTA MÓNICA, 7-Teléfono 5500 A.-BARCELONA



TALLERES GRÁFICOS
NÚÑEZ Y C.^A S. EN C.
S. RAMÓN, 6 - TELÉFONO 2496 A - BARCELONA



CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen : Etaminas para
banderas : Manufactura general del ramo

RUPERTO ANGLADA

Ancha, 13 : Teléfono A 2238

CABLES DE ACERO : Primera casa en España para la
construcción de cables metálicos : Especialidad en ascenso-
res, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puen-
tes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para-
rayos, etc.

J. ANSURIZA C.^{ÑA}

Calle Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship Chandier Furnish all hinas of provisions
at the most moderates prices. — Proveedores de
toda clase de comestibles para buques

J. PALAZÓN, S. en C.

Clavé, 3 : Teléfono 1939 A

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES IN-
TERNACIONALES : ADUANAS
TRANSITOS

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos : Disponibles de 0'75 a
300 H. P. : Electromotores, etc., continúa 220 v.
Disponibles, de 0'5, 8,00 a 100 HP. : Preparacio-
nes Bobinajes

ENRIQUE FREIXAS

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Dirección telegráfica: «Freixas-Cristina»

Cristina, 5 BARCELONA Teléfono A-1585

Efectos navales de ocasión

Cables de la mejor calidad inglesa. Gran surtido
Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva
Descargadores, Estivadores y Receptores: Puerto y estación
TELÉFONO: Efectos Navales 1892 A | Trabajos y Servicios, S. A.
Leñas. 4828 A
NOS Gerente. 5533 A | D. JOSE MAS
SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

JUSTO MARLES

Despacho : Plaza Merced, 4 : Teléfono A 2108
Efectos Navales.—Agente de «The British Anti-
fouling Composition & Paint, C.^o Ltd. (London-
New York), contractors to the Admiralty». —
Pinturas submarinas y especiales para vapores
de hierro y madera.

VICENTE ALABAU, S. en C.

Agentes asesores de los Docks Comerciales
Agencia de Aduanas : Fletamientos de veleros y
vapores : Comisiones : Representaciones : Fru-
tas y hortalizas : Representantes de la Compa-
ñía de Seguros Marítimos «Argos»
CALLE LIBERTAD, 13 : GRAO - VALENCIA
Telegramas: «Alabau»

«La Universal,, de Mariano Lluch

Calle de la Princesa, 44

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES
Casas en Port-Bou y Cerbére

Línea regular de vapores rápidos
«ROB. M. Sioman Jr. Mittelmor-Linie» - HAMBURGO
RICARDO TORRABADELLA

Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A

Cables y telegramas: «Torrabadella»
Despacho : Fletamento, compra y venta de buques : Seguros
Fletamento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbo-
nes, hierros, minerales, ladrillos : Consignación de vapores :
Agencia de Aduanas

AGUSTÍN BAS ROLDÓS

Ataulfo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A

SEGUROS Y REASEGUROS

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 15 de Octubre de 1920

Núm. 14

Subscripción: España 15 pesetas año
» Extranjero 20 » »
Número suelto 0 75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Manso, 43, 1.º :: :: :: Teléfono 1027 S. P.

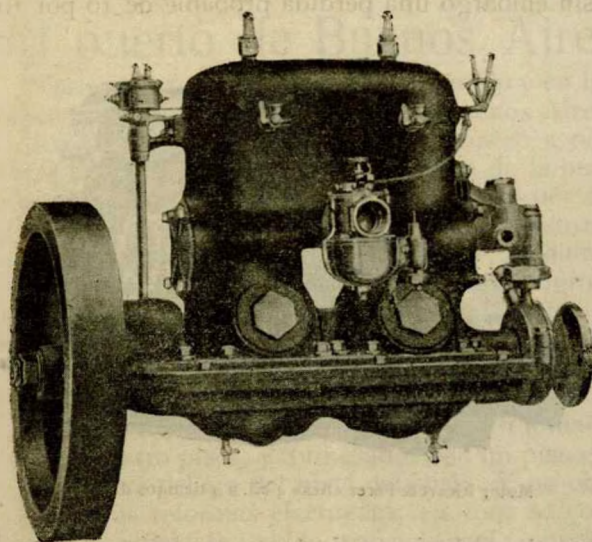
Este número se halla dedicado a motores marinos. Como la importancia del tema es inmensa para nuestros navieros y empresas de pesca, publicaremos otros números extraordinarios, tratando, como éste, tan interesante asunto como son las máquinas propulsoras de los barcos, convencidos que nuestros lectores han de verlo con agrado y ha de serles, al mismo tiempo, provechosos

MOTORES DE EXPLOSIÓN ⁽¹⁾

Los motores de explosión para pequeñas potencias, aplicados a la propulsión de embarcaciones, han sido uno de los factores más importantes que han contribuido a mantener la prevención de la gente de mar contra esta clase de máquinas. Y es que para las modestas aplicaciones en que precisa menos de un centenar de caballos, el precio de coste es el que más a menudo gobierna la decisión de compra.

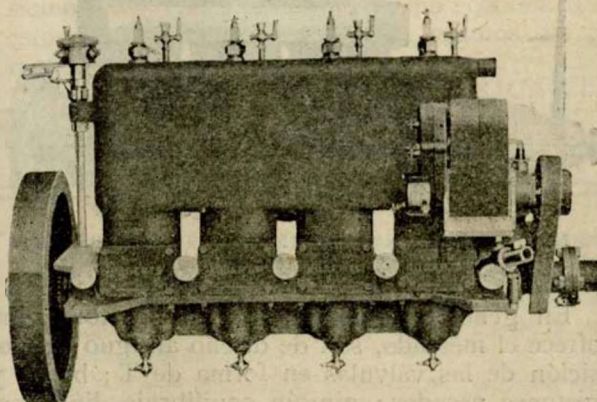
Para potencias de 1 a 25 HP. se han usado largo tiempo motores de explosión a dos tiem-

ción extraordinariamente económica. En general, su resultado no ha estado a la altura de las esperanzas en ellos puesta, debido principalmen-



Gray 6 HP 2 cil. a 2 tiempos con compresión en el carter

pos, de uno a cuatro cilindros; su sencillez debida a que el mismo émbolo puede substituir los órganos de distribución, permite una fabrica-

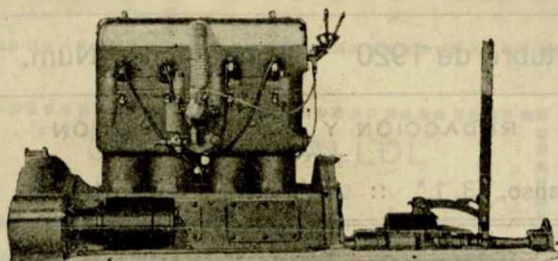


Roberts 16 HP. 4 cil. a 2 tiempos con compresión en el carter

te a la dificultad de una buena carburación para la puesta en marcha o el régimen lento, lo que se traduce a menudo en un arranque difícil o en poca elasticidad o gama de velocidades; por otra parte, el consumo generalmente muy cercano a los 400 gramos por HP. y hora de funcionamiento, y no recuperarse el lubricante empleado formando mezcla con el petróleo o bencina, van limitando su empleo cada vez más en estos tiempos de combustibles caros. Como acertados prototipos de esta clase de motores, reproducimos la fotografía de un motor de 6 HP. fabricado por la Gray Motor Co. y otra de 16 HP. 4 cilindros Roberts, ambos del tipo clásico a dos tiempos con compresión

(1) Ver Marina Mercante n.º 3

en el carter. En España, los Talleres Hereter S. A. de Barcelona, pusieron en el mercado hace algunos años su tipo «Ideal» de 8 a 10 HP. y 2 cilin-

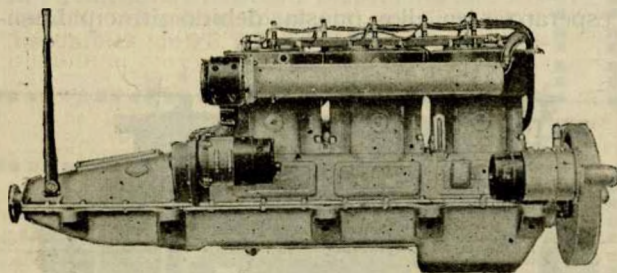


Gray 4 cil. 4 tiempos 20 HP.

dros, del tipo corriente, que por su natural sencillez merecía buena acogida.

En cuanto a los motores pequeños que siguen el ciclo a dos tiempos, pero que para el barrido y la carga usan distinto medio que el carter, salvo ensayos, no han tenido hasta la fecha ninguna aplicación marítima en larga escala.

Puede asegurarse que entre la gente que cotidianamente debe usar o cuidar el motor marino, goza de mejor fama el tipo a 4 tiempos; y hay tres factores, que parecen confirmar esta opinión: su puesta en marcha sencilla y siempre cierta, la elasticidad o margen de velocidades de que es capaz y su relativa economía en el consumo respecto al de dos tiempos.



Motor VB, 6 cil. 4 tiempos, de 75 HP. a 650 r. p. m. (Diámetro y carrera: 154 m/m).

En general, la mayoría de los motores que ofrece el mercado, son de diseño antiguo (disposición de las válvulas en forma de T; bielas y pistones pesados; ningún equilibrio dinámico, etcétera); así es que los siguientes gastos aproximados por HP. y hora, pueden aceptarse como suficientemente aproximados:

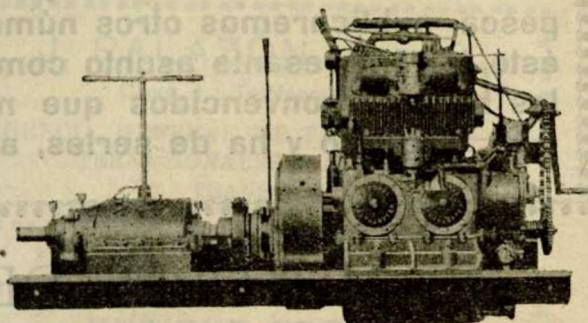
De 4 a 12 H.P. efectivos	...	...	380 a 430 grs.
» 12 a 30 H.P.	»	...	340 a 380 grs.
» 30 a 60 H.P.	»	...	320 a 340 grs.

En cuanto al número de revoluciones, es sobradamente conocido que a igualdad de millas por hora, el rendimiento de la hélice disminuye al aumentar su régimen de rotación, y por lo tanto, hay interés en usarlas con el régimen más lento posible; pero contrariamente, los constructores de motores tienen interés a no venderlos demasiado lentos, y la razón es muy sencilla: Tal motor de 40 HP. está catalogado a 10,000 pesetas y por lo mismo parece a los compradores una buena ocasión, por barato; pero este motor, da

sus 40 HP. a 1,000 r. p. m. que es una velocidad extraordinariamente excesiva para el 95 por 100 de aplicaciones; en cambio, considerado a 500 r. p. m. nos rendirá sólo 22 o 24 HP. y como que también tendría que costar las diez mil pesetas, parecería caro al público comprador.

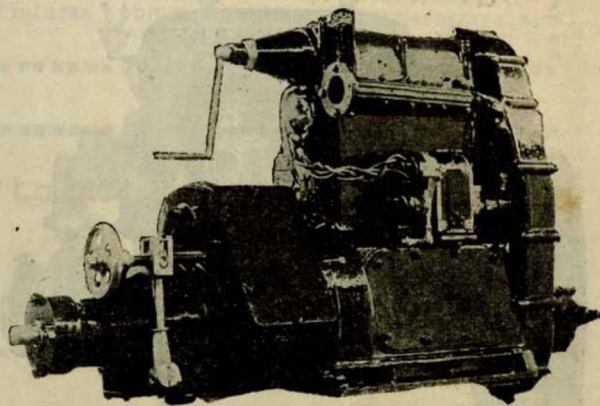
Como regla empírica y como primera aproximación, para embarcaciones que precisen hasta 60 HP. puede establecerse que la velocidad máxima de rotación de la hélice ha de ser de 90 r. p. m. por milla de velocidad; si una lancha anda 7 millas p. h., por ejemplo, su hélice podrá girar hasta 630 r. p. m. con un rendimiento que no sea demasiado bajo.

Otra solución es el empleo de motores rápidos y hélices lentas, mediante un reductor de velocidad; la prevención contra esta solución es de-



Parsons 2 cilindros a 4 tiempos y 30 HP. con recalentador para el empleo de petróleo. En este caso desarrolla 28 HP.

hida a que casi todos los reductores instalados son necesariamente defectuosos por construcción. Con el progreso de los motores rápidos merece tomarse en consideración: las grandes turbinas trabajan con reductores enormes (de 10:1 a 30:1), transmitiendo por eje más de diez mil caballos sin ninguna dificultad; por lo mismo menos dificultad ha de existir para establecer una reducción de 3:1 y un centenar de caballos. El reductor representa sin embargo una pérdida probable de 10 por 100



Motor Ricart & Pérez «Rex» 4 cil. a 4 tiempos de 9/13 HP

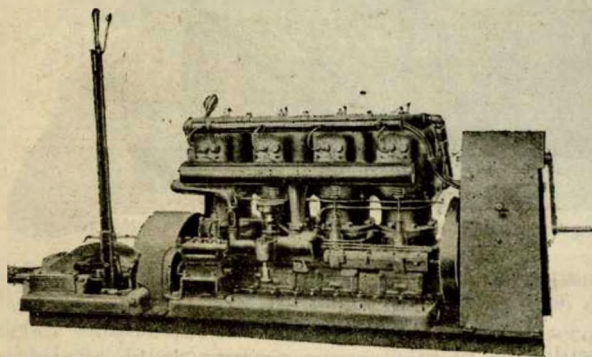
en el rendimiento de la transmisión; y por lo mismo su empleo no es indicado siempre que se disponga de sitio para instalar un motor del mismo régimen que la hélice.

Los probables progresos a que tienden los motores modernos de esta categoría, son: supresión

de engrase por barboteo y empleo del sistema a presión y carter de doble fondo, llamado también carter seco, para evitar un barboteo casual en caso de mar movida; refrigeración por circulación de agua o aceite en los cojinetes principales; sistema de refrescar el aceite, muchas veces haciendo circular parte o toda el agua de refrigeración, por el interior del carter.

Se generaliza también el empleo de las válvulas colocadas directamente en la culata, y accionadas mediante varillas y balancines (Ejemplo: el Gray 4 tiempos 20 HP.), o bien, directamente por el eje de levas colocado en la parte superior de la culata, que es indudablemente la solución más perfecta (Ejemplos: motores I. F. tipo rápido; Hispano-Suiza 6 cilindros 100 x 140 como los instalados en los cascos Nieuport y Despujol; Rex 4 cilindros 9/13 HP., etc.)

Reuniendo y seleccionando las más modernas

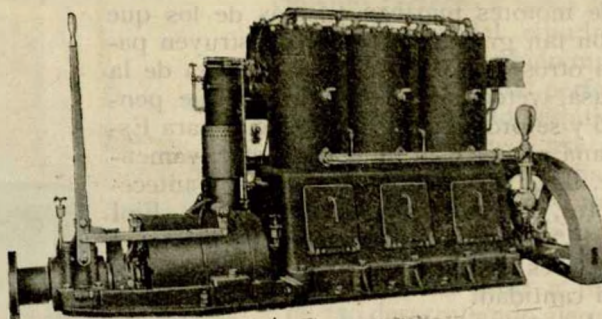


Motor marino «Panhard & Levassor» 4 cil. 4 tiempos y 85 HP. Puede comprobarse su aspecto robusto pero de características antiguas

ideas, se han logrado progresos notabilísimos en el consumo y cualidades de marcha; empleando bencina o benzol, no es exagerado garantizar 250 gramos por HP. y hora y el autor ha tenido ocasión de poner a punto y ensayar un pequeño mo-

tor en el que normalmente se mantiene el consumo entre los 210 y 215 gramos por HP. efectivo y hora.

La conveniencia de emplear petróleo destilado o kerosina es aún hoy día muy discutible; su precio de coste es en España demasiado alto, pero



Motor Wolverine, de 4 tiempos, tipo lento y baja compresión, para quemar petróleo

su cualidad de no-inflamabilidad, induce en muchos casos a tomarlo en consideración; sin embargo, si bien la mayoría de los motores actuales son capaces de quemar kerosina mediante transformaciones, el consumo se eleva tanto (ha de disminuirse la compresión y emplear una proporción de mezcla más rica), la potencia disminuye, y el motor se ensucia a las pocas horas de funcionamiento, que consideramos, como regla general, esta solución a condenar; mucho más teniendo en cuenta que para potencias superiores a 50 HP., muchos motores encuéntrase en el mercado, construido según ciclos de funcionamiento y disposiciones especiales para el consumo económico de estos combustibles no volátiles; veamos sus características:

W. P. RICART
Ing. Industrial

(Continuará)

El puerto de Buenos Aires

Pocos puertos han crecido en el mundo y en los últimos cincuenta años como el de Buenos Aires.

En 1866 el Gobierno argentino empezó a realizar mejoras con el dragado del canal de la boca del «Riachuelo», lo cual permitió el paso por dicho punto de buques de un calado de 5'50 metros; y la construcción de la «Dársena Sur», mediante dos muelles y rompeolas de 60 metros de longitud cada uno. Más tarde se construyeron cuatro diques, en conexión con la «Dársena Norte».

En 1897, poseía el puerto una longitud de muelles de unos 10 kilómetros.

Desde 1897 a 1909 se construyeron 16 almacenes de cuatro pisos, y 8 tinglados con un piso encima y otro debajo del nivel del suelo. Y no obstante estas reformas efectuadas, en 1909 se consideró insuficiente todo lo realizado y el Gobierno decidió ampliar las reformas. La casa alemana Holzman y C.^a de Francfort, se encargó en virtud de este nuevo proyecto de ampliación, de la construcción de cuatro almacenes y cuatro coberti-

zos en el lado E. del dique núm. 4, para la instalación de 56 grúas eléctricas; de la reforma de 47 grúas hidráulicas y la construcción de vías férreas, etc., con un presupuesto de cerca de 34 millones de pesetas.

Los nuevos almacenes tienen cuatro pisos cada uno, y permiten almacenar hasta 40,000 toneladas de mercancías. Los tinglados constan de planta baja y un piso, y su capacidad es de 15,000 toneladas. Los edificios están contruados de material incombustible, con cubiertas de cemento armado.

Las grúas modernas son 36 de 10 a 25 toneladas de potencia cada una. Además hay instalados dos transportadores de una capacidad de 70 toneladas cada uno, y pueden moverse a mano o eléctricamente por una serie de motores.

En 1914 una casa alemana instaló dos puentes transportadores, con una capacidad de carga de 6 toneladas cada uno; pueden también ser accionados a mano o por medio de motores eléctricos.

Hoy cuenta con unas 30 líneas de navegación, regulares y se anuncian otras nuevas.

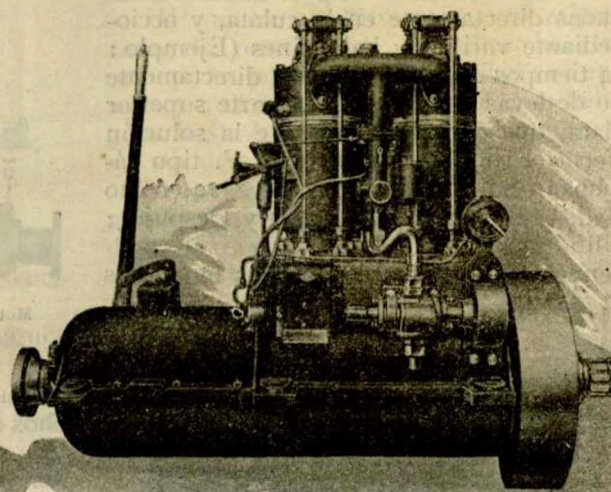
RICART & PÉREZ S. A.

Desde los principios de la publicación de esta Revista, conocen ya sus lectores el extraordinario esfuerzo realizado por la S. A. Motores Ricart & Pérez para crear una serie de modernostipos de motores marinos además de los que con tan grandísimo éxito construyen para otros usos. En realidad se trata de la casa, veterana, de la primera que pensó y se propuso que era esencial para España poseer esta industria; efectivamente, hace ya muchos años que sus antecesores, entonces los señores Vallet, Fiol y C.^a lanzaron al mercado los primeros motores marinos nacionales, contruidos en cantidad.

La experiencia que con su rudísima franqueza es el mejor consejero, obligó a sucesivos cambios que marcaron los perfeccionamientos de los siguientes años. El Ingeniero señor Ricart, último director técnico de los señores Vallet, al decidirse por una ampliación de medios, convencido que para hacer las cosas bien, precisa tomárselas en serio, organizó la actual S. A. Motores Ricart & Pérez que tantos laureles tiene conquistados en todos los ramos en donde muestra su actividad.

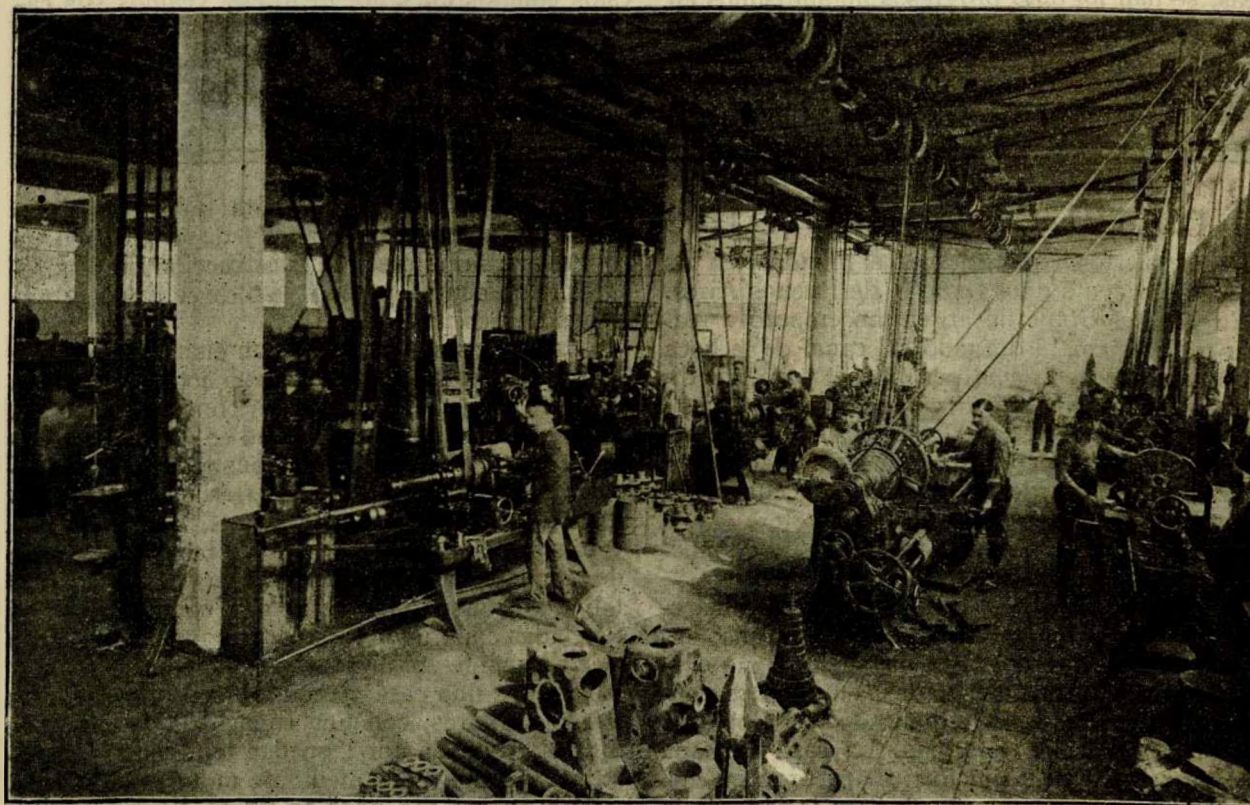
Y el fenómeno, naturalmente, sucedió: al aumento de calidad, siguió un extraordinario aumento en las demandas, y hoy día a pesar de haber triplicado la producción y concentrarla en un

reducido número de tipos, es su taller impotente para abastecer al mercado; en una visita a dicha casa que hace muy poco pudimos verificar, no nos ocultó su alto personal la satisfacción por estos



Motor «Rex» 20—28 HP tipo 1-nto para lanchas de pesca y cabotaje, uno de los más conocidos de la casa Ricart & Pérez

resultados al mostrarnos en uno de los motores el número de fabricación 1,500 y pico, en tan reducido tiempo. Motivo hay para contento, pero nos apenaría profundamente que esto, ayudado

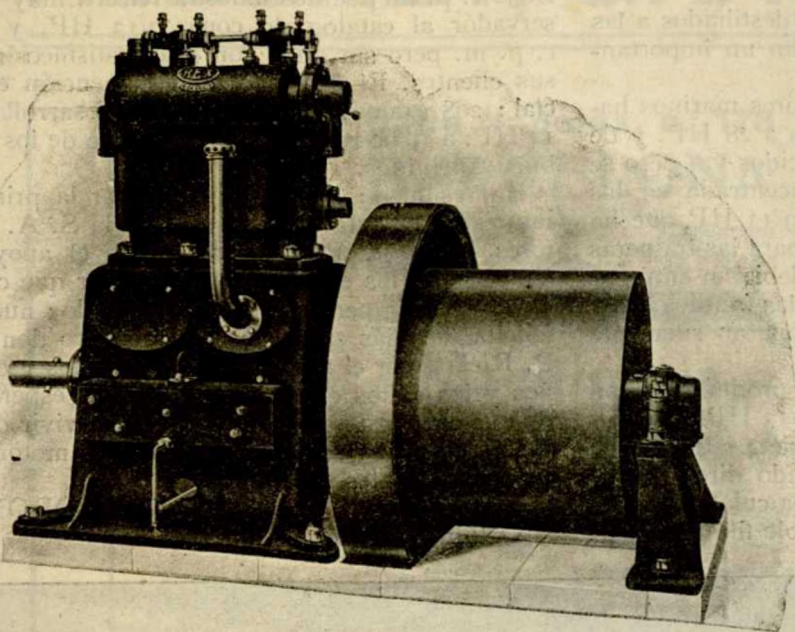


Sección de tornos y máquinas de perforar de Motores Ricart & Pérez.

por el estado actual del mundo, marcara un alto en sus vuelos; cuanto más se vale en cualquier ramo de la actividad humana, mayores son los

el aceite a más de 7 kgs. de presión; a pesar de las dimensiones de esta máquina, 150 m/m de diámetro por 240 m/m de carrera, los pistones

son de aluminio, según las patentes del señor Ricart, lográndose un funcionamiento perfecto a todas las temperaturas del cilindro. Las bielas son también muy ligeras y el cigüeñal perfectamente equilibrado estática y dinámicamente; así es que este motor cuyo trabajo de 30 HP. se realiza a menos de 500 r. p. m., funciona indefinidamente y es admirable verlo girar a más de 750 desarrollando alegremente según la carga, 45 HP. y 50 HP.; a estas marchas tan elevadas para un motor de este tipo, apenas si una ligerísima vibración se nota al aplicar la mano en el carter o en el cilindro, y en ningún punto hay el más leve síntoma de calentamiento.

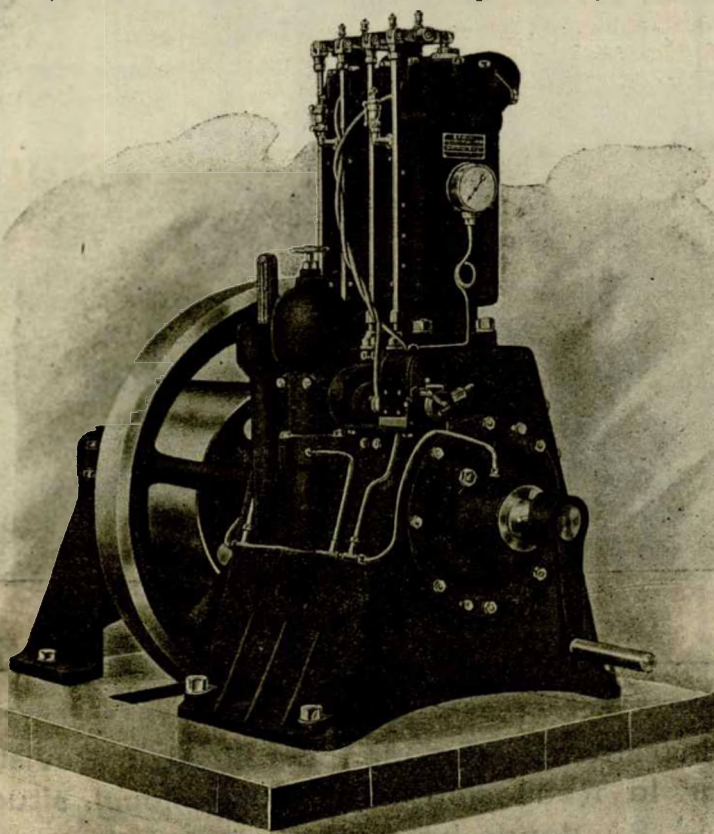


Tipo de motor Ricart & Pérez «Rex» 16 HP y 21 HP empleado por las «Bases Navales Españolas»

deberes que se tienen para la colectividad, para la Patria, para la civilización, y en este caso el deber manda que los que en el trabajo han recogido sus éxitos, sean esclavos de él, para lograr que esta floreciente industria, se desarrolle, a poder ser con medios superiores a todas las casas extranjeras.

En la sección de montaje de motores industriales, vimos algunas máquinas que nos interesaron extraordinariamente, en particular un 2 cil. 30 HP., comprado después de una larga información técnica, por la Escuela Naval Militar de San Fernando, donde podrán de este modo los futuros oficiales de nuestra armada familiarizarse con un tipo de motor modernísimo. Su fuerza está destinada a usos terrestres, estando equipado de un volante de mucho diámetro y polea para la transmisión. El engrase es forzado mediante bomba a presión variable, pero que llega a inyectar

A poca distancia vimos en montaje las series de motores industriales de 16 HP. y entre ellos se nos mostró uno que se acopla a una gran bom-



Motor Ricart & Pérez «Rex» 30 HP tipo industrial como el adquirido por la Escuela Naval Militar de San Fernando

ba centrífuga «Sulzer», destinado al achique de pozos en la Base Naval de Cadiz; es de un tipo semejante a otras máquinas servidas a las Bases Navales de Mahón, etc.

Entre las series pequeñas, los destinados a las estaciones radiotelegráficas forman un importante núcleo.

En la sala de montaje de motores marinos había ejemplares del 16/22 HP. 20 a 28 HP. y de los 40 HP. y 60 HP. bien conocidos ya, pero se veía casi toda la actividad concentrada en las largas series del nuevo modelo 9/13 HP que ha tenido una acogida imprevista; para las traineras y lanchas de pesca en el Norte, debieran entregar un motor diario de este tipo... si las fundiciones y demás suministradores proporcionaran suficiente materia prima.

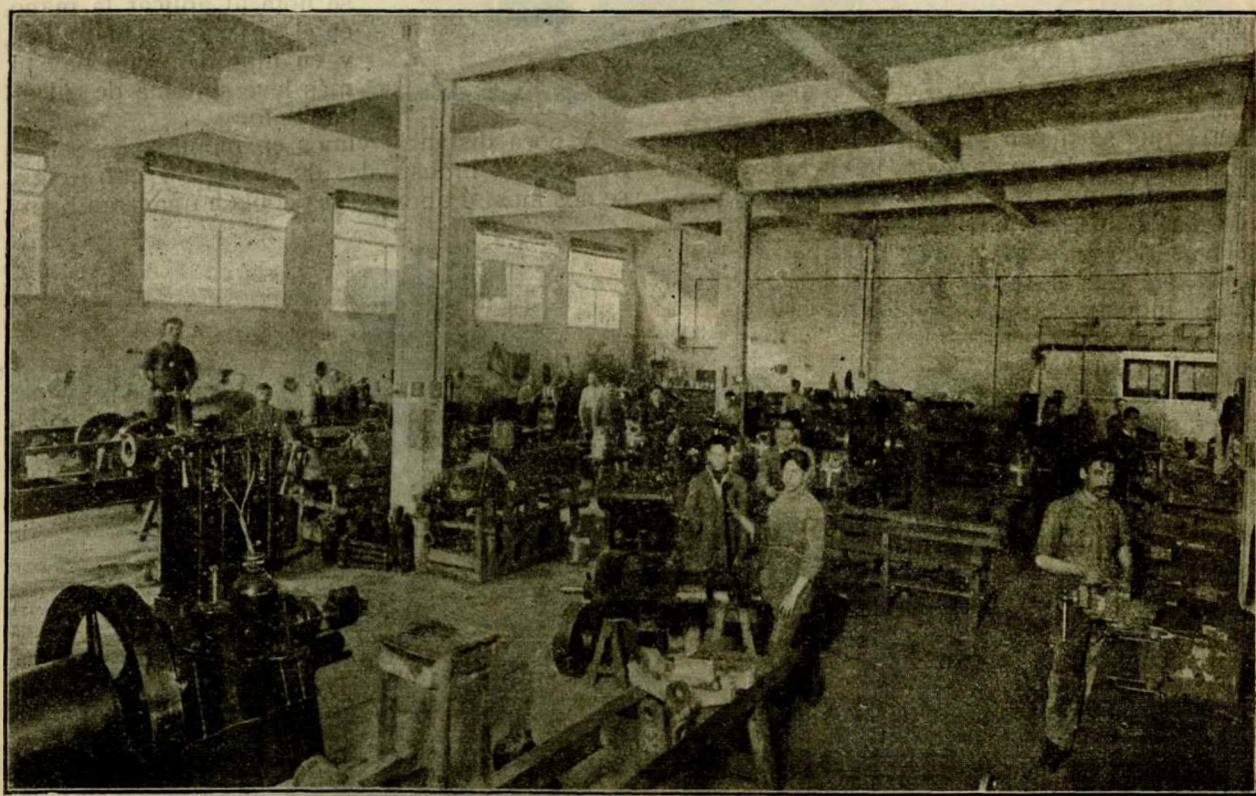
En otro lugar de esta revista reproducimos una fotografía de dicho motor Rex 9/13 HP; es realmente un motor extraordinario, de 4 cilindros en bloc, con el eje de levas actuando directamente sobre las válvulas colocadas en la culata, y todos los rozamientos o cojinetes a doble fila de bolas;

su rendimiento lo demuestran los siguientes datos encontrados en los ensayos: 15 HP. a 1,000 r. p. m.; 30'5 HP. a 2,000 r. p. m. y 46 HP. a 2,850 r. p. m.; se nos muestra Ricart, muy conservador al catalogarlo como 9/13 HP. y 700 r. p. m. pero sin duda con gran satisfacción de sus clientes. El consumo merece mención especial: 208 gramos por HP. y hora desarrollando 14 HP. a 1,000 r. p. m., lo que es uno de los más buenos triunfos.

En resumen: hemos de confirmar la primera impresión en esta Revista emitida la S. A. Motores Ricart & Pérez merece todo el apoyo y simpatía de los españoles por la labor que calladamente y sin perturbarse va realizando; nuestra felicitación más entusiasta al Ingeniero don W. P. Ricart, por el método de sus estudios y ensayos y los éxitos que recoge y nuestra esperanza de que en plazo no lejano logre hacer vivir de su inspiración una de las organizaciones motoristas más importantes de Europa.

JOSÉ OROMI

Octubre de 1920.



Sala de montaje de los tipos marinos

El incremento tomado por nuestra Revista nos ha obligado a trasladar la Redacción a un nuevo local, situado en la calle Manso, 43, 1.º, 2.º, donde ha quedado instalada.

En consecuencia toda la correspondencia y cuanto afecte a "La Marina Mercante" debe ser dirigida a su Gerente don Jose Oromí, a la dirección mencionada

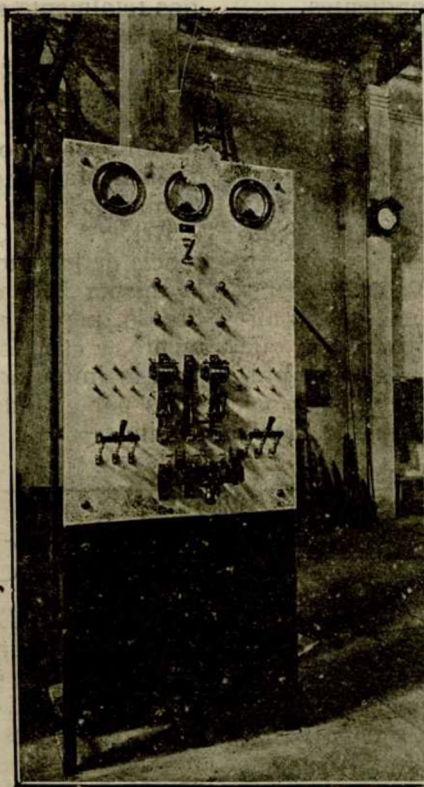
ALEGRET, GRAU Y C.^A

Calle Nápoles, n.º 178
BARCELONA

Teléfono S. P. 345 : : Dirección
telegráfica y telefónica "ALERTA"

Maquinaria Electricidad

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo Inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de Aviación, Oficinas de las Indias, etc. de la Gran Bretaña, Marina Real Italiana y Comp. de telegrafía sin hilos 'Marconi'



Tipo de cuadro de distribución, provisto de disyuntor de máximo y de mínimo, construido por la casa Alegret, Grau y C.^a

Especialidad en instalaciones y reparaciones

marítimas

DE INTERÉS PARA LA MARINA MERCANTE

Por el ministerio de Fomento se ha publicado el siguiente Real decreto:

Artículo 1.º Quedan derogados los artículos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º, 8.º, 9.º, 10, 11 y 12 del Real decreto de 31 de mayo de 1918, por el que quedó afecta la totalidad de la Marina mercante española al transporte de las mercancías indispensables a la economía nacional, y en su consecuencia disuelto el Comité del Tráfico Marítimo establecido por el Real decreto de 16 de octubre de 1917, y reorganizado por el antes referido de 31 de mayo de 1918.

Art. 2.º Se establece una Comisión liquidadora, a cuyo cargo estará:

a) La liquidación de los quebrantos sufridos por los navieros en los transportes impuestos por requisas, cálculo de coeficientes y establecimiento de derramas y plazos de pago para sufragar aquéllos, por los períodos de funcionamiento del Comité del Tráfico Marítimo y servicios dispuestos hasta la fecha; sobre la base, a partir del segundo período, de la tributación por igual de todas las toneladas de los buques mercantes nacionales, salvadas las excepciones y reducciones acordadas por el Comité hasta el momento presente, y según consta en sus actas correspondientes.

b) La resolución de las reclamaciones que se formulen con motivo de la aplicación del proyecto anterior.

c) La ejecución de los acuerdos y vigilancia de su cumplimiento.

Para el ejercicio de sus funciones le quedan conferidas las atribuciones que el Real decreto de 31 de mayo de 1918 concedía, en su artículo 4.º, al Comité del Tráfico Marítimo.

Art. 3.º La Comisión liquidadora estará constituida con los actuales representantes de los ministerios de Marina, Hacienda y Fomento, que formarán la representación del Estado, y los presidentes o representantes de las Asociaciones navieras actualmente establecidas, quedando facul-

tada para fijar y reglar por sí cuanto tenga relación con su régimen y funcionamiento.

Art. 4.º No podrán los navieros realizar cambio de Asociación, a partir de la publicación de este decreto en la «Gaceta de Madrid», sin previa autorización de la Comisión liquidadora, la cual llevará al día la relación de asociados a cada agrupación.

Art. 5.º Las resoluciones de la Comisión serán comunicadas a los navieros por conducto de las Asociaciones a que pertenezcan, en un plazo máximo de quince días, pudiendo éstos, en otro plazo igual, hacer las observaciones que estimen de su derecho, y entendiéndose que el transcurso de este plazo sin entablar reclamación supone conformidad con el acuerdo comunicado. La comisión revisará las reclamaciones y dictará resoluciones contra las que podrá producirse alzada ante el ministerio de Fomento o Tribunal Supremo, según proceda, la que no podrá tramitarse sin el depósito de la cantidad a que se refiere la controversia.

Art. 6.º Cuando la Comisión liquidadora haya ultimado todas las liquidaciones, queden realizados todos los pagos derivados de ellas y cumplidos totalmente sus fines, quedará extinguida, debiendo publicar previamente una Memoria general detallada de los servicios realizados y misión cumplida.

Al declararse su extinción pasará su documentación y archivo, en unión de los del Comité del Tráfico Marítimo, al Centro que el Gobierno determine.

Art. 7.º El Consejo de Administración y gerencia de los buques incautados por el Estado, en la misma forma en que actualmente está constituido, pasará a depender del ministerio de Fomento, y cuando estos buques no sean necesarios para la importación de primeras materias adquiridas por el Estado se determinará su definitivo destino.

LOS MOTORES BERGSUND

Los suecos, excelentes constructores de motores de combustión, alguna de cuyas marcas es ya ventajosamente conocida de nuestro público, comprendiendo la innegable importancia que para sus máquinas tiene hoy el mercado español, van decidiéndose a procurarse paso en nuestro país. Así, máquinas que hace ya años eran conocidas en la mayoría de las naciones marítimas, en España pasaban desapercibidas.

Tal sucedía, por citar un ejemplo, con los motores *Bergsund*, contruídos por la firma BERGSUNDS MEKANISKA VERKSTADS A-B de Estocolmo, motores tipo Semi-Disel que, como los más modernos de este tipo, trabajan sin inyección de agua, y son contruídos por dicha casa desde potencias de 5 caballos hasta 500, o más si así se desea.

La BERGSUNDS libra lo mismo motores industriales de cualquier potencia, muy indicados entre otros usos, para centrales eléctricas, que motores marinos. Estos últimos, para potencias hasta 80 caballos, están provistos de cambio de marcha, o de hélice reversible, a voluntad del comprador y para potencias superiores son directamente reversibles. Exceptuando los de más pequeñas potencias, arrancan por aire comprimido.

Su manejo, como el de todos los motores de este tipo, es sencillísimo y su consumo muy reducido, al extremo que un motor BERGSUNDS que utilice como combustible la nafta bruta solo consume un cuarto de litro por caballo-hora.

La BERGSUNDS MEKANISKA VERKSTADS es suministradora del Gobierno sueco: este solo dato ya indica la importancia de la fábrica.

ca y la bondad de sus motores. También es suministradora de importantes organismos de su país y del extranjero, pero el poco espacio de que disponemos nos impide, como desearíamos, dar una completa lista de referencias de dichos excelentes motores.

Para terminar, solo citaremos una instalación marina que ha sido con justicia muy elogiada: la del «Naumur», cuyo barco, que es a doble hélice, está provisto de 2 motores BERGSUNDS de 4 cilindros 180 HP. efectivos cada uno, directamente reversibles, los que, a pesar de ser el «Naumur», de una capacidad de carga de más de 1.000 toneladas, imprimen al barco cargado, con tiempo normal, una marcha regular de 8 1/2 millas por hora.

Los representantes de la casa BERGSUNDS en nuestra ciudad son los señores A. Sylvander & Fils, cuyas oficinas se hallan situadas en la Rambla de Cataluña 24, los que se proponen emprender una enérgica campaña en nuestro país para dar a conocer los motores contruidos por sus representados.

Compañía Anónima Española de Seguros y Reaseguros

''LUX''

CAPITAL: Pesetas 2.000.000

Domicilio social: Rambla de San José, 13, entr.º

Teléfono 1591 A — BARCELONA

Explosión e incendio en nuestro puerto

El 11 del corriente a las cinco de la tarde se produjo en la goleta-tanque «Margarita», amarrada en el Muelle Nuevo, una formidable explosión, seguida de un voraz incendio que redujo en pocos momentos a ceniza la arboladura y obra muerta del velero, hudiéndose el casco al poco rato. Hubo que lamentar dos muertos y tres heridos.

El fuego se propagó al bergantín «Joaquina» amarrado al lado del incendiado, pero pudo ser dominado sin que llegara a tomar incremento.

Desde los primeros momentos acudieron al lugar del sinistro el práctico mayor del Puerto, señor Susytel de guardia, señor Martí con uno de los remolcadores, procediendo a separar del lugar del incendio a los barcos, la mayoría de pequeñas dimensiones, que allí se hallaban. También acudieron secciones de marinería de los barcos de guerra y del ponton «Cocodrilo»: este tuvo que ser retirado, ya que el fuego amenazaba propagarse al pontón.

La causa del incendio se atribuye a alguna imprudencia, pues si bien el «Margarita», que era propiedad de la casa Deutsch de esta ciudad, se hallaba descargado, en sus bodegas-tanques debía existir alguna aglomeración de gases que fueron los que al explotar incendiaron el barco.

Tratando de este asunto el diario de esta ciu-

Antigua CASA HOMS

La mejor exposición
de Barcelona

Muebles de todos
los estilos y clases

■ ■ ■

VERDADEROS PRE-
CIOS DE FABRICA

■ ■ ■

Calle Pelayo, 50
BARCELONA



dad *Las Noticias* publica las siguientes líneas, que con gusto reproducimos por considerarlas acertadísimas:

Sabido es que cuando un barco se halla a plan barrido se acostumbra dejar a bordo un solo guardián, y cuando más, tratándose de grandes barcos, un par de ellos.

Es ocioso preguntar qué es lo que humanamente puede hacer un solo hombre en un buque por poco crecido que sea el tonelaje del mismo en caso de un accidente cualquiera, y más si se trata de un incendio; a lo sumo, si tiene serenidad suficiente, podrá, con los medios de que disponga, llamar la atención de los demás buques en solicitud de auxilio.

Y si los barcos que se encuentren a sus costados se hallan también en situación de amarre, y, por lo tanto, como generalmente acontece, con un sólo guardián, lo más probable es que si sopla viento, en tanto lleguen auxilios externos, los barcos reunidos queden convertidos en una hoguera, y más si se trata de barcos que arboles aparejos de consideración.

Poco faltó para que tal caso aconteciera con el desgraciado incendio de la goleta-tanque «Margarita», ocurrido anteayer, y del que fuimos testigos desde sus comienzos. La circunstancia de tener a su lado un velero, el «Joaquina», en reparación y desprovisto de arboladura, de una parte, y por otra, afortunadamente, de hallarse en viento en casi calma, hizo que el fuego no corriera a otros barcos situados en las cercanías, uno de ellos una hermosa fragata nombrada «Viuda de Llusá», que fué de los primeros en pedir auxilio por medio de su campana, al mismo tiempo que hacia

los preparativos para separarse del muelle, cosa que evidentemente no hubiera podido hacer de no tener a bordo, a pesar de hallarse en situación de amarre, algunos hombres.

De haber soplado viento fresco y de haber tenido su arboladura el «Joaquina», es indudable que el fuego se hubiera propagado rápidamente.

A pesar de las circunstancias anotadas, el mencionado velero en reparación sufrió, causadas por el fuego, averías de bastante consideración.

Nosotros creemos que sería indispensable que las autoridades de nuestro puerto exigieran que, por lo menos cuando los barcos estuvieran situados de modo que un incendio en uno pudiera propagarse a otro, tuvieran, aun en situación de amarre, la dotación necesaria, que al fin y al cabo no habría de ser numerosa, para poder realizar la maniobra indispensable para separarse del foco del incendio. En barcos aislados no sería necesaria esta precaución, ya que al fin y a la postre, si se quemaran, sólo de ello saldrían perjudicados sus propietarios o las Compañías de seguros que no exigieran en las condiciones de sus pólizas que, además de los elementos de extinción necesarios, hubiera a bordo por lo menos el personal indispensable para manejarlos.

Hoy, repetimos, sólo acostumbran a guardar los barcos amarrados uno o dos hombres, y la mayor parte de veces son los guardianes hombres de edad avanzada, que poco o nada pueden por si solos hacer en caso de un accidente.

Confiamos en que, en propio interés de los mismos armadores y del puerto, será tomada en consideración, por quien corresponda, la cuestión de las dotaciones indispensables en los barcos que se hallen en situación de amarre.

El gobierno contra la Industria nacional

Cuando la mayoría de pequeños astilleros españoles ven languidecer su existencia, que fué muy próspera, hace de ello sólo unos mal contados meses; cuando por la misma escasez de trabajo se hallan en inmejorables condiciones para poder, rápidamente, encargarse de cualquier construcción, nuestro Gobierno, nuestro incommensurable Gobierno, viéndose precisado a adquirir unas cuantas lanchas automóviles para destinarlas como auxiliares de las fuerzas de nuestro ejército de Africa, no encuentra mejor solución que comprarlas en los Estados Unidos.

Valiente, admirable manera de proteger la industria nacional.

La noticia la hallamos en un telegrama de Prensa, que, desde el Ferrol, nos dice: «Mañana zarpará con destino a Nueva York el transporte «Almirante Lobo». Espérase orden del ministro para marchar. Irá a bordo una comisión de marina, encargada de recoger varias embarcaciones automóviles adquiridas por nuestro Gobierno con destino a Africa, para auxiliar a las fuerzas del ejército.»

O una de dos: o ignora el Gobierno que en nuestra nación se encuentran astilleros y fábricas

de motores capaces de construir, en el tiempo que él ha necesitado para hacer el encargo a América y para enviar la comisión, tantas lanchas como pueda precisar, o no le merecen crédito los astilleros nacionales.

Lógicamente hemos de creer lo primero, pues en cuanto a lo segundo, el gran número de vapores, veleros y lanchas automóviles que cruzan ya los mares y que fueron totalmente construídas en astilleros españoles, son la más palpable demostración de lo que son capaces, hoy, de hacer nuestras factorías navales.

Nuestras fábricas de motores construyen unidades tan perfeccionadas como pueden serlo las mejores americanas, y ninguna de ellas entrega motores tan endeble y de grosera construcción como son muchos de los que, a pesar de pagarse a precios fabulosos, nos envían con todo desparpajo, y pago adelantado, los americanos.

Además, los motores construídos en el país, y parece que el Gobierno no quiera tener en cuenta tan preciosa propiedad, puede dar garantías que nunca darán los extranjeros, y, en caso de una avería o reparación necesaria, el asunto se resuelve con la mayor rapidez, mientras que los moto-

S. A. NAVIERA ESPAÑOLA



FLOTA DE LA COMPANIA

Pailebot MANRESA de 150 toneladas

Vapor CAMPROA de 1421 toneladas

Vapor CERVERA de 1100 toneladas

Vapor MADRID de 2347 „

Vapor OLESA de 1100 „

NONA de 100 tonel.



**Servicios de cabotage para
el transporte de carbón.**

**En construcción: Vapor "Tarrasa" de 1.100 tonela-
das : Vapor "X" de 2.500 toneladas : Vapor "X" de
2.500 toneladas.**

Plaza Medinaceli, 5 - BARCELONA

res extranjeros, a no ser que, como hacen algunas grandes marcas europeas, dispongan aquí de personal técnico y talleres, si sufren una avería seria, queda el motor inmovilizado por gran espacio de tiempo, y su reparación es costosísima.

De todos modos, el Gobierno, a lo menos así lo creemos, tal vez inocentemente, nosotros, debe proteger nuestras industrias, y en el caso que nos

ocupa ha hecho, y de manera absoluta, todo lo contrario.

Queremos creer que nuestros astilleros sabrán protestar, con la necesaria energía, de la injusta protección en que el Gobierno les tiene.

JAIME FONT MAS

(De las Noticias).

CONSTRUCCIONES NAVALES

Importante instalación de motores en una corbeta española

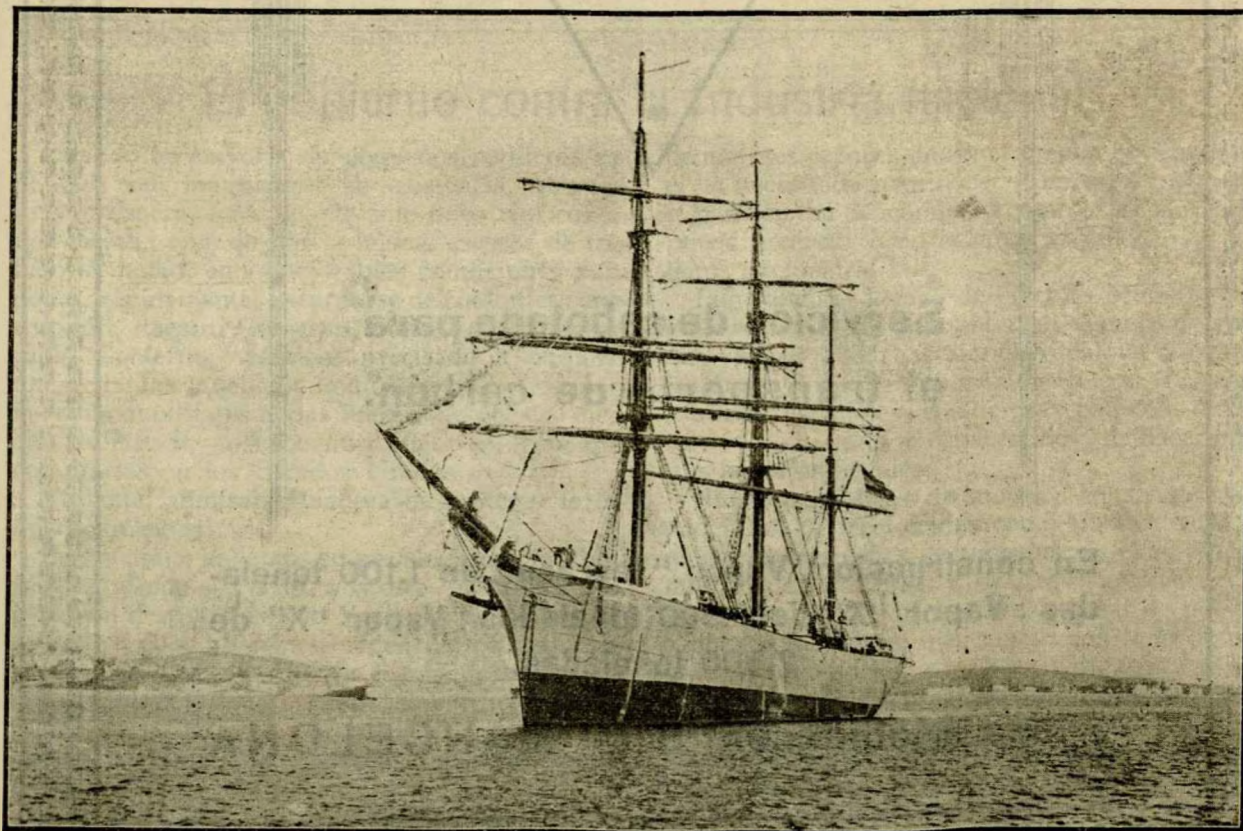
En unos astilleros cerca de Bilbao, se ha terminado recientemente una de las instalaciones mayores que se han efectuado en España de motores marinos. Se trata del bric-barca de hierro, «Armando», de 1,850 toneladas de P. M. propiedad de los señores Irala y Ugalde S. en C., de Bilbao, que ha sido provisto de 2 motores de aceites pesados, marca Bolinder, de 160 HP. ef. cada motor. El viaje de pruebas lo efectuaron con el barco en lastre y obtuvieron una velocidad de 8 millas (de 1852 m.) sin sobrecargar nada absolutamente los motores. Teniendo en cuenta la resistencia que ofrece el aparejo del barco, hemos de convenir en que es una marcha muy buena.

El «Armando» tomará ahora carga en un puerto del Mediterráneo para América del Sur.

Los motores son del último modelo que construye la casa J. & C. G. Bolinders, de Estocolmo, los cuales, además de no necesitar inyección de agua dulce, tienen una serie de cualidades muy ventajosas. Son directamente reversibles, muy sencillos y su aspecto es de ser de una construcción muy sólida. Son muy fáciles de manejar.

En el cuarto de máquinas, hay, además de los dos motores propulsores, un motorcito que mueve una dinamo, para la luz y telegrafía sin hilos, y un compresor de aire. Cada motor propulsor, acciona una potente bomba de achique. Los motores y toda la instalación están hechos de acuerdo con las exigencias del Lloyd inglés, en cuya entidad está clasificado el buque.

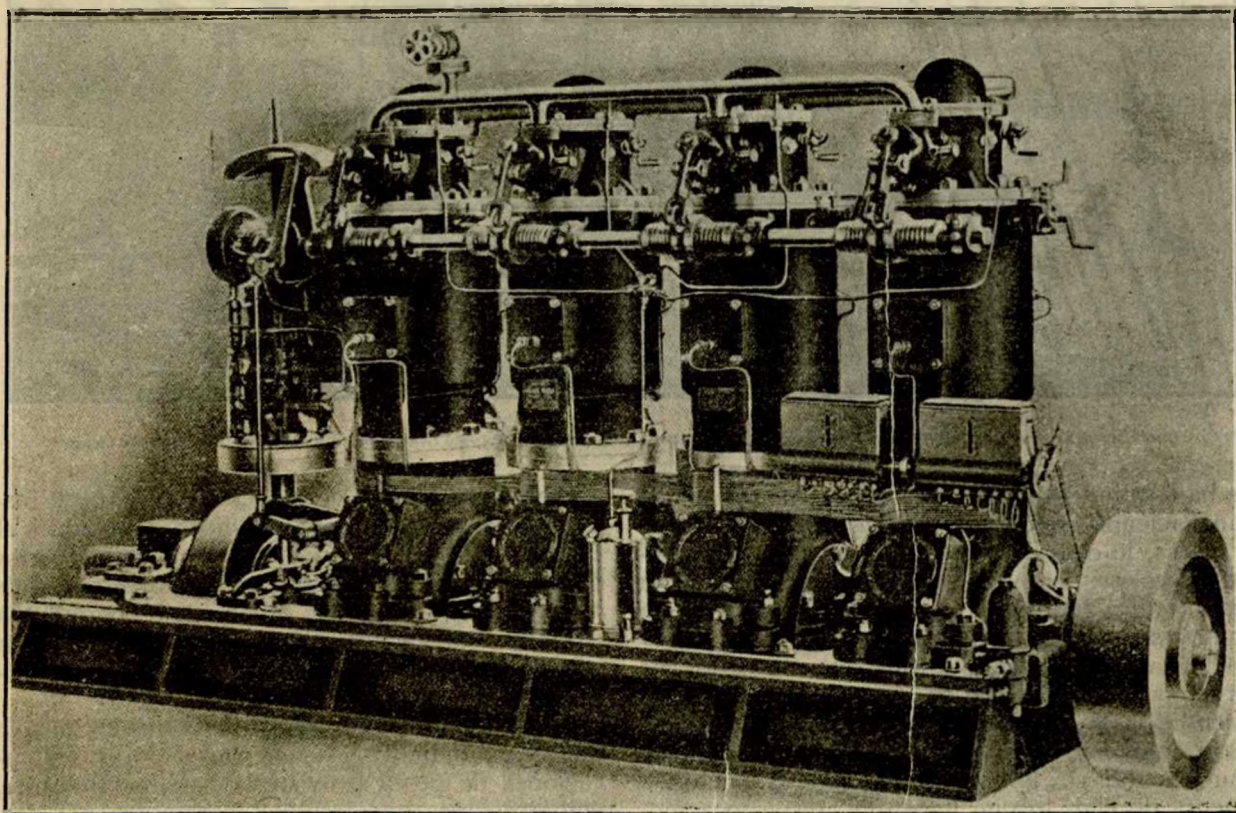
La instalación de referencia es la primera que



La corbeta «Armando» efectuando las pruebas oficiales de sus motores de propulsión

MOTORES SEMI - DIESEL "Bergsund"

Desde 5 HP. a 300 HP.
CONSTRUCCIÓN SUECA



Universalmente reconocidos como
los mejores, los más seguros, los más económicos
y los más fáciles de manejar

Grandes existencias

Entregas rápidas

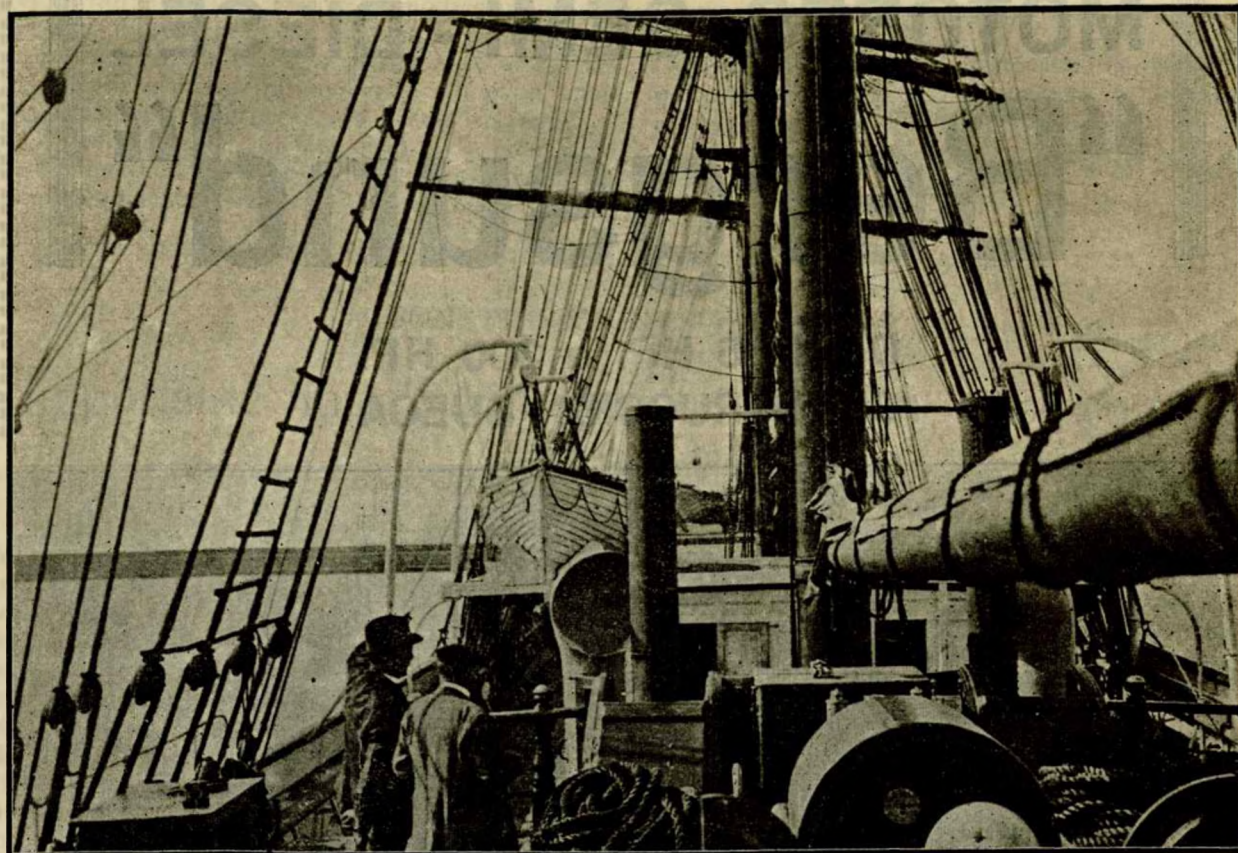
Para detalles y presupuestos dirigirse a los

Representantes exclusivos para España y Portugal

A. SYLVANDER & FILS

Rambla Cataluña, 24

BARCELONA



Una vista del «Armando» en la que puede observarse la manera muy práctica de como tiene montados los tubos-chimeneas de escape

se ha terminado de una serie parecidas que se están haciendo en España con la misma marca de motores, lo cual demuestra que nuestros armadores de veleros, empiezan ya a comprender la gran importancia que tiene el disponer de una fuerza motriz segura, en los barcos de vela.

Es un buen presagio el que sean ya varios los propietarios de veleros de altura que hayan comprendido que sólo modernizando sus unidades podrán mantener su flota. Desgraciadamente son muchos todavía los que parece no se han dado cuenta de ello, lo que hace que, respecto a modernización tan importante como representa en un velero la adopción de un medio auxiliar de transporte independiente del viento, ocupemos uno de los últimos puestos en el mundo marítimo.

Otro de los ramos de la industria marítima que

parece va a adoptar de manera muy seria la instalación de motores como medio propulsor, es el de pesca. La casa Bolinders ha montado ya varios de sus excelentes motores en embarcaciones de nuestra flota pesquera y el resultado obtenido ha sido tan satisfactorio que no hemos de tardar mucho tiempo en ver multiplicarse las instalaciones de esta índole.

A título de información diremos que en un solo puerto escandinavo existen más de 1,000 embarcaciones de pesca provistos de motor Bolinder, embarcaciones que trabajan continuamente desde hace varios años.

Publicamos dos fotografías de la corbeta «Armando» y muy sinceramente felicitamos a sus armadores por el innegable acierto con que han sabido transformar su hermoso buque en una moderna unidad.

BARCO INCENDIADO

A primeras horas de la tarde del 13 del corriente empezó a circular por nuestro puerto el rumor de que frente a Mataró se había incendiado un buque.

La noticia, tuvo más tarde confirmación. Por personas llegadas en los trenes de la costa, se supo que el vapor siniestrado era el «Juan Grané», que había salido para Rosas con cargamento de carbón.

La tripulación, afortunadamente, pudo salvarse.

UNA BOTADURA

En Deva (Guipuzcoa) fué botado recientemente un velero de 1,200 toneladas llamado «Río Ego». Se trata de un bien construido barco de madera que aparejará de pailebot de 4 palos.

La operación de la botadura, del todo feliz, fué presenciada por grandísimo número de habitantes de aquella hermosa comarca, los que tributaron al «Río Ego», y a sus constructores, una entusiasta ovación en el momento en que el barco entraba gallardemente al agua.

INFORMACIÓN GENERAL

Ha sido adquirido por la importante Compañía naviera americana «Ward Line», con el objeto de destinarlo con el «Siboney» y el «Orizaba», a la ruta entre la Habana, Canarias y España, el hermoso trasatlántico americano «Henry R. Mallory» de 10,000 toneladas de desplazamiento y con capacidad para mil pasajeros con toda comodidad y seguridad, confort, etc.

Dicho buque, que pertenecía a la Mallory Line, hará su primer viaje en este mes.

(De La Prensa de Tenerife)

El problema del carbón

La producción mundial de carbón en 1919 fué aun menor que la de 1910. En este último año se extrayeron 1,180.000,000 de toneladas mientras que el año pasado la cantidad de carbón extraída fué inferior en diez millones de toneladas a la que se logró en 1910.

Las cifras de producción mundial durante los últimos ocho años, son las siguientes, que extraemos del número 1,419 del *The Shipping World*

AÑOS	TONELADAS
1913	1,341.000,000
1914	1,208.000,000
1915	1,190.000,000
1916	1,270.000,000
1917	1,336.000,000
1918	1,332.000,000
1919	1,170.000,000

En Inglaterra la producción en 1913 fué de 292.000,000, para descender a 237.000,000 en 1919, esto es, con un descenso enorme equivalente a 55 millones de toneladas.

Se comprenden los descensos que debido a la guerra hayan podido sufrir Francia y Bélgica.

Por contrario los Estados Unidos acusan un alza en su producción de tanta importancia como la que significa que en 1913 obtuvieron 517 millones de toneladas y en 1918 llegase ya a 621 millones, si bien debido a la huelga de 1919 sólo logró este año 429 millones. Hoy se halla nuevamente a plena producción y es de suponer que para este año la cifra total superará a la de 1918.

Los astilleros de Bilbao

La importancia que la construcción naval ha adquirido en aquella ría queda demostrada por los siguientes datos:

Los astilleros de la Constructora Naval disponen de 4 gradas y seis talleres. Se construyen en ellos actualmente 12 vapores con un tonelaje total igual a 51,250 unidades. Dicha factoría ocupa corriente 1,485 obreros.

Los astilleros de la Euskalduna cuentan con 4 gradas, 6 talleres, 3 diques secos y con sus 2,154 obreros construye hoy 8 vapores con un total de 31,864 toneladas.

Los del Nervión emplean en sus 3 gradas, 6 talleres y un dique 1,386 obreros y tienen en curso de construcción 4 buques que suman 11,684 toneladas.

Los astilleros Ardanaz con sus 2 gradas y cin-

co talleres construyen 3 buques con 1,155 toneladas. Trabajan en ellos 235 obreros.

Existen además los siguientes astilleros de menor importancia:

Francés Hermanos.—1 grada, 1 taller, con 22 obreros. Tiene en la actualidad en construcción un velero de 90 toneladas.

Hijos de Mendiguren.—23 obreros hallan ocupación en las 2 gradas y el taller de esta factoría. En construcción se halla un velero de 250 toneladas.

Mutiozábal y Fernández.—Una grada y 1 taller, 220 obreros se dedican a la construcción de un vapor de 150 toneladas.

La Maquinista Moderna dispone de una grada y un taller construyendo un vapor de 287 toneladas y ocupando a 75 obreros.

En total: 23 gradas, 4 diques secos, 31 talleres y en curso de construcción 36 buques representando la importante cantidad de 98,930 toneladas y dando ocupación a 5,758 trabajadores.

Nuevo trasatlántico

Nuestra matrícula cuenta desde hace unas pocas semanas con una nueva unidad, el trasatlántico «Príncipe de Viana» adquirido en Inglaterra por la casa Hijos de J. Tayá de esta ciudad. Servirá la línea de Cuba.

El nuevo buque fué construido en 1899 en Gyasgow para la Mala Real Inglesa. Sus constructores fueron los señores R. Napier & Sous.

Tiene el barco una eslora igual a 410 pies, por 50 de manga y 23'3 de puntal. Su tonelaje de registro total se eleva a 5,556 unidades.

Su máquina, que es de triple expansión desarrolla una potencia algo superior a 4,000 caballos que dan al buque una marcha de 16 millas.

Sus calderas, que son 6, trabajan a 180 libras por pulgada cuadrada.

Es un barco con grandes comodidades para el pasaje y, como todos los construidos por Napier, su factura es muy fina y elegante.

Nuevo vapor

En los astilleros de la Constructora Naval, de Sestao, ha sido botado con toda felicidad el vapor «Mar Negro», de 5,700 toneladas, destinado a la importante compañía «Marítima del Nervión».

Buque hundido

El vapor nacional «Begoña n.º 6» (ex «Numancia») fué embestido cerca de Oporto por el vapor «Concha» con tal mala fortuna que no tardó en irse a pique de resultas de la vía de agua que por efecto de la colisión se le abrió.

Afortunadamente el «Concha» pudo recoger toda la tripulación del «Begoña n.º 6».

Compra venta de barcos

He ahí las últimamente conocidas:

Vapor «Arnús» adquirido por la Naviera Martiartu por 160,000 libras esterlinas. Es un barco de 3,490 toneladas.

Vapor «Danielito», comprado por don Matías

Mallol Bosch. 531 toneladas. Fueron pagadas 500,000 pesetas.

Vapores «Ogoño», (2,416 toneladas), «Antón», (2,810) y «Otuyo». Vendidos por la compañía «La Blanca» a don José M. de Urquijo. Precio global 9.150,000 pesetas.

Don J. Cabo Paez compró el vapor «Carmen», de 200 toneladas, por 150,000 pesetas.

El vapor «Oquendo», de 3,000 toneladas ha sido adquirido por la Vasco Cantábrica de Navegación, por la suma de 3.950,000 pesetas.

Se ha autorizado a la Compañía Naviera Fierros para adquirir del Banco Urquijo Vascongado el vapor «Oiz», de 1,648 toneladas por 2.175,000 pesetas; y de la Sociedad T. Fierros e Hijos los denominados «Elena Fierro» de 2.247 toneladas, «Alfonso Fierro», de 910 toneladas, «Inés Fierro», de 271 toneladas, «Félix Fierro», de 126 toneladas y «Federico Fierro», de 82 toneladas, todos ellos valorados en un total de 5.785 mil pesetas.

La Agencia Marítima Cerra ha vendido a don Joaquín Juliana Albert los vapores «Rafael», y «Elvirita», de 233 toneladas y 142 toneladas respectivamente por 190,000 pesetas el primero y 160,000 el segundo.

Don Guillermo Cañella Pons ha adquirido el vapor de 65 toneladas denominado «Lea», de la matrícula de Bilbao en 100,000 pesetas.

Don Constantino de Zabala ha vendido a la Compañía Marítima Arenas el vapor «Vicentita», de 336 toneladas, de Bilbao, en 260,000 pesetas.

Como se ve el precio de los vapores se mantiene muy elevado.

Siniestros

Portland.—El vapor «Hird», que en su viaje de Torrevieja se dirigía a Cristianía, ha entrado de arribada en ésta, participando que el día anterior sufrió un abordaje con el vapor francés «Astarte», que se dirigía de Middlesbro a Italia, hundiéndose, y la tripulación fué salvada por el «Hird». El «Astarte», había sido botado al agua en mayo último, y verificaba su primer viaje. Desplazaba 2,350 toneladas.

Washington.—El transporte americano «Fredderik», que se halla en Amberes ha recibido orden de zarpar para el mar Báltico, con objeto de prestar auxilio al crucero «Pittsburg», embarrancado a 3 millas de Libau.

Stokolmo.—El vapor «War Fundy», de 3,000 toneladas cargado de carbón, ha embarrancado cerca del faro flotante de Grundkallen, al norte de este puerto, habiendo llegado al lugar del siniestro el vapor de salvamento.

Lorient.—La goleta americana «Clarence A. Moulton», ha sido abandonada, incendiada, el 28 de agosto, a lo largo de la isla de la Cruz, habiendo sido recogida la tripulación por un buque pesquero.

Nueva York.—El vapor norteamericano «Hatteras», cuyo embarrancamiento anunciamos, ha sido puesto a flote por el vapor «Aragón», habiendo llegado aquí a la Habana.

Londres.—El vapor francés «Camrach», que embarrancó cerca del faro de Horsbourg, cerca de Singapore, esperándose salvarlo. Dicho vapor iba de Haiphongh a Marsella, llevando a bordo 700 militares y 6,000 toneladas de carga. A poco de ocurrir el siniestro se presentó a sus aguas el vapor francés «General Gallient», el que traspasó todo el pasaje y tripulación, efectuando el trasbordo de la carga. El «Camrach», de la Compañía de «Chargeurs Reunis», estaba afecto a la línea de la Indo-China, y era un antiguo transporte alemán que se llamaba «Allemberg». Tiene las bodegas números 1, 2, y 3, llenas en su mayoría de arroz, y las cuales se hallan inundadas, así como el departamento de máquinas. Ha dado principio con potentes bombas a la extracción del agua que inundaba ambos sitios.

Almería.—El vapor inglés «Queenmead», ha sido puesto a flote y entrado en nuestro puerto.

Constantinopla.—El vapor «Arabian Prince», ha sufrido una colisión con el vapor «Odessa», sufriendo éste algunas averías.

Montreal.—El vapor inglés «Mettegama», cuyo embarrancamiento había sido señalado, ha sido puesto a flote y será remolcado a este puerto para ser reconocido y reparado.

Casablanca.—El pailebot americano «Mary E. Palmer», procedente de Galveston, el cual ha sido remolcado a ésta, donde ha sido condenado, tiene a bordo 7,015 piezas madera para dicho puerto y 3.801 piezas para Túnez. No se podrá conocer las averías sufridas en el cargamento hasta que haya sido éste descargado completamente.

Londres.—Con fecha 6 del corriente cablegrafían de Durban que el vapor inglés «Dramore Castle» ha sido reconocido y después de ligeras averías podrá una vez reparadas continuar su viaje.

Amsterdam.—El vapor norteamericano «Lake Frugality», en viaje de Nueva York a Dantzic, ha embarrancado en la costa de Nienswediep. Fué puesto a flote después y entrado en Nienswediep.

Montreal.—El vapor inglés «Metagama», embarrancó ayer mañana, a causa de la espesa niebla, a veinticinco millas de esta costa. Ha sido enviado el vapor «Three Rivers» para recoger el pasaje que aquél lleva.

Weymouth.—El vapor griego «Afrodite», yendo de Rouen a Ferve, ha llegado a esta remolcado por el vapor «Manoham», que lo encontró desamparado a 45 millas S.W. de Portland con el árbol de la hélice roto.

Londres.—El vapor griego «Elías Issais», en viaje de Baltimore al Pireo, ha sido abandonado en alta mar. La tripulación fué recogida por el vapor «Tuscarora».

Hamburgo.—El vapor norteamericano «Wesford», ha embarrancado cerca de Krantsand.

Saint John.—Ha entrado en el puerto de Halifax el vapor belga «Bombardier», para reparar cierta avería sufrida en el motor del gobernable.

Alejandro.—El vapor griego «Emmanuel Reopolis», transportando municiones, ha sido destruido por una explosión.

Londres.—A causa de un choque contra el muelle de Plymouth, se ha perdido el buque francés «Françoise», que llevaba cargamento de patatas. La tripulación se ha salvado.

Mercado de fletes

Nótase una marcada tendencia al alza en casi todos los fletamentos de altura.

Se considera probable que el aumento previsto en la producción de carbón en Inglaterra y la paulatina reanimación de operaciones con los puertos del Danubio y Mar Negro, traerá consigo una alza en los fletes de alguna consideración.

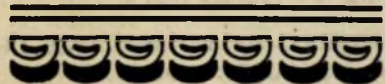
Aparte de ello como muchos armadores se resisten a fletar a tipo bajo y amarran sus buques, el aumento parece todavía más probable.

NUÑEZ Y C., S. EN C. S. RAMÓN, 6. TEL. 2496 A BARCELONA

BUQUES DE HORMIGÓN ARMADO

1.200, 3.000 y 5.000 tonelad. de carga

Astilleros en Malgrat



Construcciones y Pavimentos, S. A.

Dirección y oficina técnica

Paseo de Gracia, 80 - BARCELONA

ENRIQUE FREIXAS

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Servicio regular entre los puertos de Barcelona a los de Francia e Italia hasta Génova. - Se admite carga en el tinglado y muelle de España

CRISTINA, 5 - Teléfonos: Despacho 1585 A - Muelle 4357 A

«LA UNIVERSAL»

FABRICA DE GALLETA PARA BUQUES Y PANADERIA
de JOSE PERMANYER

Exportación a todos los puertos de España y Ultramar del

PURÉ PERMANYER

El mejor alimento vegetal propio para la navegación, por su conservación indefinida. Premiado con Medalla de Oro y Cruz al Mérito en la Exposición de higiene de Milán (Italia) 1919
Paseo Colón, 2 - Mercad, 44 - Teléfono 2628 A - Sucursal, Mercad, 7
Casa Fundada en 1892 - BARCELONA

“NEPTUNUS”

Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros contra los riesgos de Transporte

Capital 2.500.000 pesetas. - Desembolsado: 2.250.000 pesetas

Casa Matriz en Génova (Italia)

HIJOS DE M. CONDEMINAS

José A. Clavé, 4. 1.º - Teléfono 4199 A - BARCELONA

JOSE GUILLERMO FELIU

Rambla Sta. Mónica, 4 : Teléfono 3694 A

Agencia general de Aduanas : Transportes terrestres y marítimos : Consignaciones : Representaciones : Comisiones : Especialidad en los servicios de exportación

Hijo de Ramón R. Ramos

Paseo de Colón, 19 BARCELONA Teléfono 205 A

Armador y Consignatario

Casa Sucursal en Melilla — Dirección telegráfica y telefónica en Barcelona : «Ramos». En Melilla: «Onramos»

Engranajes cortados a máquina
Font y Campabadal, S. en C.
 Cortés, 490 - Teléfono 3351 A.
BARCELONA

DISPONIBLE

CARLOS MALLOL
 Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen : Etaminas para
 banderas : Manufactura general del ramo

RUPERTO ANGLADA
 Ancha, 13 : Teléfono A 2238

CABLES DE ACERO : Primera casa en España para la
 construcción de cables metálicos : Especialidad en ascenso-
 res, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puen-
 tes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para-
 rrayos, etc.

J. ANSURIZA C.ª
 Calle Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship Chandler Furnish all kinds of provisions
 at the most moderate prices. — Proveedores de
 toda clase de comestibles para buques

J. PALAZÓN, S. en C.
 Clavé, 3 : Teléfono 1939 A

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES IN-
 TERNACIONALES : ADUANAS
 TRANSITOS

LUIS CARRERAS
 Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos : Disponibles de 0.75 a
 300 H. P. : Electromotores, etc., continúa 220 v.
 Disponibles, de 0.5, 8,00 a 100 HP. . Preparacio-
 nes Bobinajes

ENRIQUE FREIXAS

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Dirección telegráfica: «Freixas-Cristina»

Cristina, 5 BARCELONA Teléfono A-1585

Efectos navales de ocasión
 Cables de la mejor calidad inglesa. Gran surtido
 Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva
 Descargadores, Estivadores y Receptores: Puerto y estación
 TELÉFONO : Efectos Navales 1892 A / Trabajos y Servicios, S. A.
 Leñas. : : 4828 A
 nos Gerente : : 5533 A / D. JOSE MAS
 SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

JUSTO MARLES
 Despacho : Plaza Merced, 4 : Teléfono A 2108
 Efectos Navales.—Agente de «The British Anti-
 fouling Composition & Paint, C.º Ltd. (London-
 New York), contractors to the Admiralty». —
 Pinturas submarinas y especiales para vapores
 de hierro y madera.

VICENTE ALABAU, S. en C.
 Agentes asesores de los Docks Comerciales
 Agencia de Aduanas : Fletamientos de veleros y
 vapores : Comisiones : Representaciones : Fru-
 tas y hortalizas : Representantes de la Compa-
 ñía de Seguros Marítimos «Argos»
 CALLE LIBERTAD, 13 : GRAO - VALENCIA
 Telegramas: «Alabau»

«La Universal,, de Mariano Lluch
 Calle de la Princesa, 44
 AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES
 Casas en Port-Bou y Cerbère

Línea regular de vapores rápidos
 «ROB. M. Sioman Jr. Mittelman-Linie» - HAMBURGO
RICARDO TORRABADELLA
 Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A
 Cables y telegramas: «Torrabadella»
 Despacho : Fletamento, compra y venta de buques : Seguros
 Fletamento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbo-
 nes, hierros, minerales, ladrillos : Consignación de vapores :
 Agencia de Aduanas

AGUSTÍN BAS ROLDÓS
 Atauifo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A
SEGUROS Y REASEGUROS

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

Año I

Barcelona 30 de Octubre de 1920

Núm. 15

Subscripción: España 15 pesetas año
» Extranjero 20 » »
Número suelto 0'75 » »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Manso, 43, 1.º :: :: :: Teléfono 1027 S. P.

Una nueva obra náutica de D. José García Paredes

Todos cuantos deban sufrir el examen de Piloto agradecerán al señor García de Paredes su nuevo libro «El indispensable del Piloto» redactado siguiendo el programa exigido actualmente para optar al título de Piloto.

Hemos tenido ocasión de hojear con toda detención el nuevo libro y no vacilamos en afirmar que no tan sólo será de suma utilidad para los que examinarse deban, sino que constituirá una obra de consulta INDISPENSABLE (así, en mayúscula) para todo Capitán o Piloto de la Marina Mercante.

Pocas obras hemos conocido que reúnan en tan poco, relativamente, volumen, un conjunto de materias de tanta importancia para el marino, como el nuevo libro para Pilotos, del señor García de Paredes.

Si se tiene en cuenta que hoy en día el examen de Pilotos, y con mayor razón el de Capitán, constituyen una verdadera reválida, una total revisión de los conocimientos que en la Escuela se adquieren, más un detenido examen de la parte práctica adquirida en curso de viaje, y si se considera, además, que al alumno de Náutica, obligado muchas veces a cambiar de barco, le es sumamente engorroso el trasladar consigo todo el bagaje literario de que se sirvió en la Escuela, se convencerá de la verdadera importancia que para él tiene una obra en la que se hallen condensados, pero expuesto con toda claridad y con suficiente extensión, acompañado de gran número de ejercicios prácticos, los múltiples conocimientos que le son exigidos; además, una vez examinado ha de servirle como magnífica obra de consulta.

Uno solo de los capítulos del interesante libro, el que trata de los casos de naufragio, abordajes, averías, etc., y en el que se dan muy acertados consejos a los Capitanes y Pilotos, relacionados

con dichos casos, basta a nuestro entender, para que la obra sea indispensable a todo marino consciente de sus deberes.

El capítulo de maniobras, tanto en vapores como en veleros, es completísimo y, aparte de la parte práctica, se hallan buen número de explicaciones teóricas que ilustra claramente al alumno sobre tan interesantes cuestiones. Gran número de figuras aclaran debidamente los conceptos emitidos, de tal modo que, sin gran esfuerzo mental, puede el estudiante dominar de manera completa el tema.

La presentación es la que, nos tiene acostumbrados desde hace tiempo el señor Paredes, esto es, magnífica.

Hablando con toda sinceridad diremos que dado el poco tiempo transcurrido desde que se publicaron las «Tablas marinas», cuyos autores son don Antonio Vilallón y don José García de Paredes, y que han obtenido un éxito completo, no creíamos, a pesar de sernos sobradamente conocida la capacidad, de trabajo del autor de «El indispensable del Piloto», que el Sr. Paredes nos sorprendiera con una nueva producción, pues no basta una voluntad de hierro para hacer frente a las dificultades de todas clases conque se tropieza hoy en día en toda clase de trabajos.

Afortunadamente, el infatigable (título plenamente justificado) don José, acaba de demostrarnos que su pericia en capear los temporales que modernamente azotan al mundo del trabajo corre parejas con su maestría en la Enseñanza Náutica, y de ello debemos todos los marinos felicitarnos.

Auguramos al nuevo libro el más satisfactorio éxito, y efusivamente felicitamos a su autor.

JAIME FONT MAS

El incremento tomado por nuestra Revista nos ha obligado a trasladar la Redacción a un nuevo local, situado en la calle Manso, 43, 1.º, 2.º, donde ha quedado instalada.

En consecuencia toda la correspondencia y cuanto afecte a «La Marina Mercante» debe ser dirigida a su Gerente don José Oromí, a la dirección mencionada

INDUSTRIAS NACIONALES

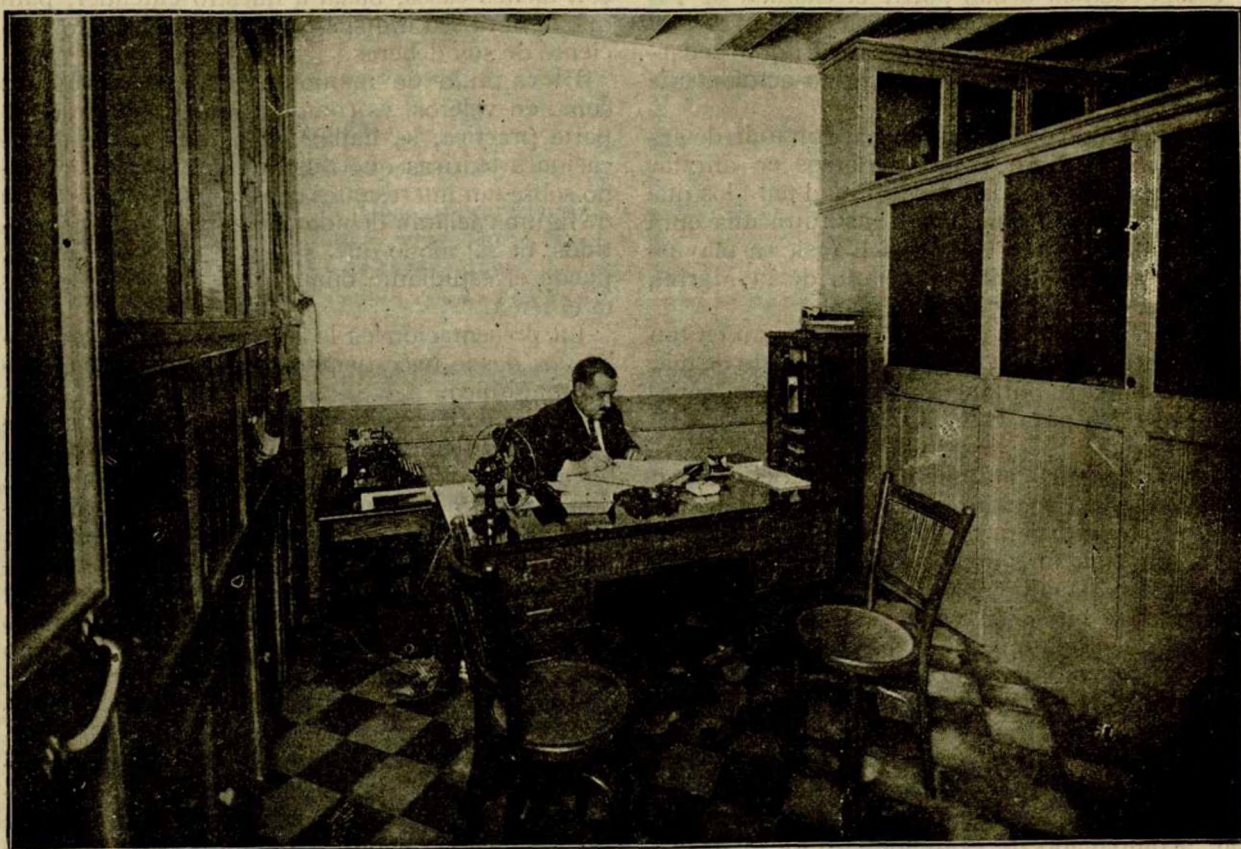
FÁBRICA DE CABLES DE D. RUPERTO ANGLADA

Consecuente la Dirección de esta Revista con su propósito de dar a conocer a sus lectores, de manera detallada, todas cuantas industrias de importancia tengan una ligazón directa con el ramo marítimo, y considerando que la fabricación de cables de hierro y acero, que tan ampliada aplicación tienen en la marina, es uno de los asuntos de mayor interés, se propuso dar cumplida información de la fábrica nacional de cables más anti-

vertidos en potentes cables, la manipulación que siguen es la siguiente :

El alambre de los rollos pasa a las máquinas de bobinar, en las cuales queda en bobinas de dimensiones diversas según el diámetro y longitud de los hilos que deben ser arrollados en ellas. Existen en la fábrica cinco máquinas de bobinar.

Las bobinas son colocadas luego en la máqui-



D. JAIME BONET,

cuya acertada dirección al frente de los negocios de la casa Anglada tanto ha contribuido al desarrollo de la misma, en su despacho de la calle Ancha.

gua que existe hoy en España, la de don Ruperto Anglada.

Solicitado, y amablemente concedido el necesario permiso, nos personamos en la fábrica que el señor Anglada, desde el año 1882, tiene establecida en la carretera del Hipódromo número 32, esto es, en la industriosa barriada de casa Antúnez. El propio don Ruperto, a pesar de que otras muchas ocupaciones le llamaban fuera de la fábrica, se dignó acompañarnos en nuestra visita.

Con gran interés hemos seguido, guiados por la palabra del señor Anglada y de su encargado, las fases de la fabricación.

Desde el momento que los rollos de alambre entran en la fábrica, hasta que salen de ella con-

na de cordonear, que es la destinada a formar los cordones que, junto con el alma central, forman los cables.

Hay en la fábrica 6 máquinas de cordonear que llevan 12 bobinas cada una de ellas, y una de grandes dimensiones que lleva 18 bobinas. En estas máquinas se produce un trenzado de los alambres formando ya unos cordones o pequeños cables que, más adelante, pasan a otra máquina llamada de cablear que es la que termina la fabricación.

Las 6 máquinas de cordonear de que hemos hablado pueden fabricar en una jornada de 8 horas, 3.000 metros de cordón-cable cada una, esto es, la respetable cifra de 18.000 metros en conjunto. Este grupo de máquinas se halla movido por un



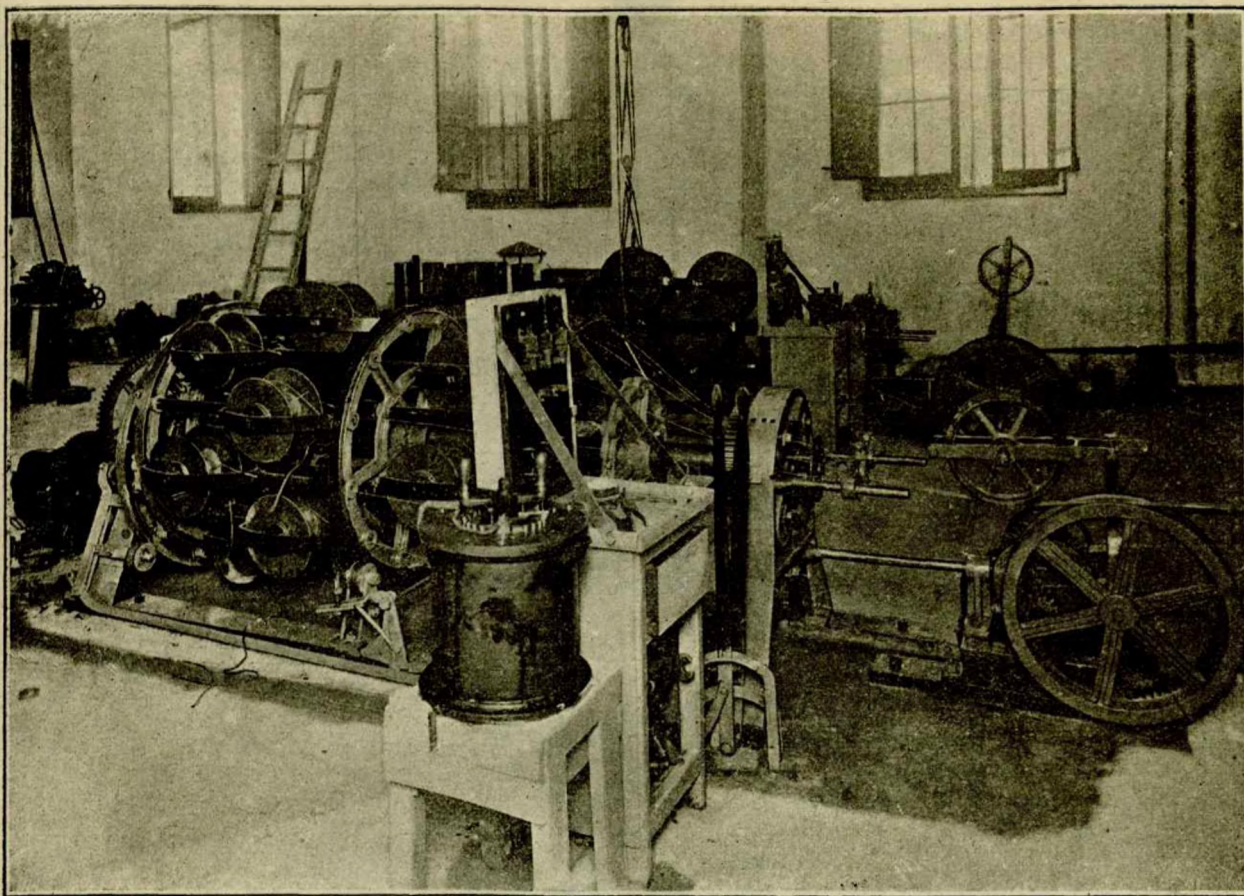
FACHADA PRINCIPAL DE LA NUEVA FÁBRICA DE CABLES.

motor eléctrico a corriente trifásica de 10 caballos de fuerza.

La gran máquina de cordonear de 18 bobinas, en el momento de nuestra visita, estaba fabricando cordones para un cable de acero de 40 milímetros de diámetro compuesto de alma y seis turones o cordones, cada uno de los cuales a su vez se compone de 37 hilos. Esta máquina, que por sí sola absorbe 10 caballos, se halla movida por un mo-

Para que el lector se pueda hacer cargo de la importancia de esta fabricación diremos solamente que los 2,000 metros de cable de 40 milímetros que produce en 8 horas la máquina cableadora tienen un peso aproximadamente igual a 10 toneladas y su resistencia, si se trata de acero, es tal que permite soportar pesos hasta más de 30 toneladas (la carga de rotura es de unas 65 toneladas).

No todos los cables se construyen, hoy, a má-



MÁQUINAS CABLEADORAS.

tor independiente y en una jornada normal llega a producir la respetable cantidad de 4,000 metros de dicho cordón-cable.

Tenemos, pues, que al salir de esta máquina los cables o turones formados de diversos números de hilos por unidad, van a la máquina de cablear, la que se encarga de trenzarlos todos alrededor de un alma, que, a solicitud, se fabrica de cáñamo, o de hierro o acero, según a lo que el cable se destine. La máquina de cablear tiene seis bobinas en las que van arrollados los cordones y una que lleva el alma del cable. Es accionada por un motor independiente de una potencia igual a cinco caballos y produce hasta 2,000 metros de cable de 40 milímetros de diámetro en 8 horas. Esta máquina puede fabricar cables desde un diámetro de 7 milímetros.

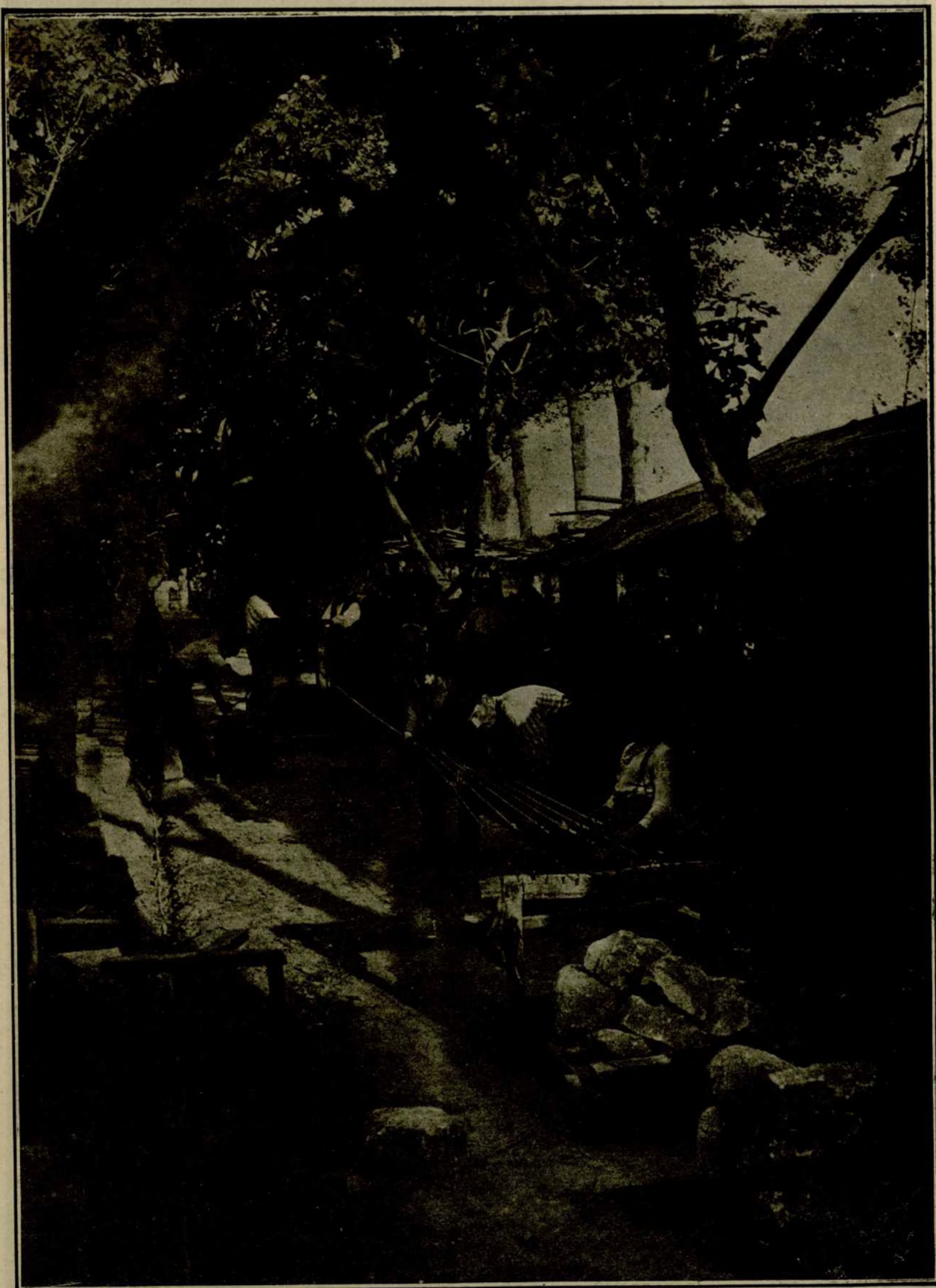
Existe, además, una máquina para trenzar las almas de los cables de una producción diaria (8 horas) igual a 8 mil metros, tornos, sierras mecánicas, etc., en fin, todo lo indispensable como maquinaria auxiliar de un gran taller moderno.

quina. Existe todavía clientes que exigen la construcción a mano, a la antigua, esto es, por medio de moldes y cableadoras a mano. Hemos preguntado la razón de ello y nos contestaron que, indiscutiblemente, el cable fabricado a mano tiene, en igualdad de diámetros y de número de hilos una resistencia superior, hasta en 20 por 100, comparado con el cable fabricado mecánicamente, si bien el precio es muchísimo más elevado.

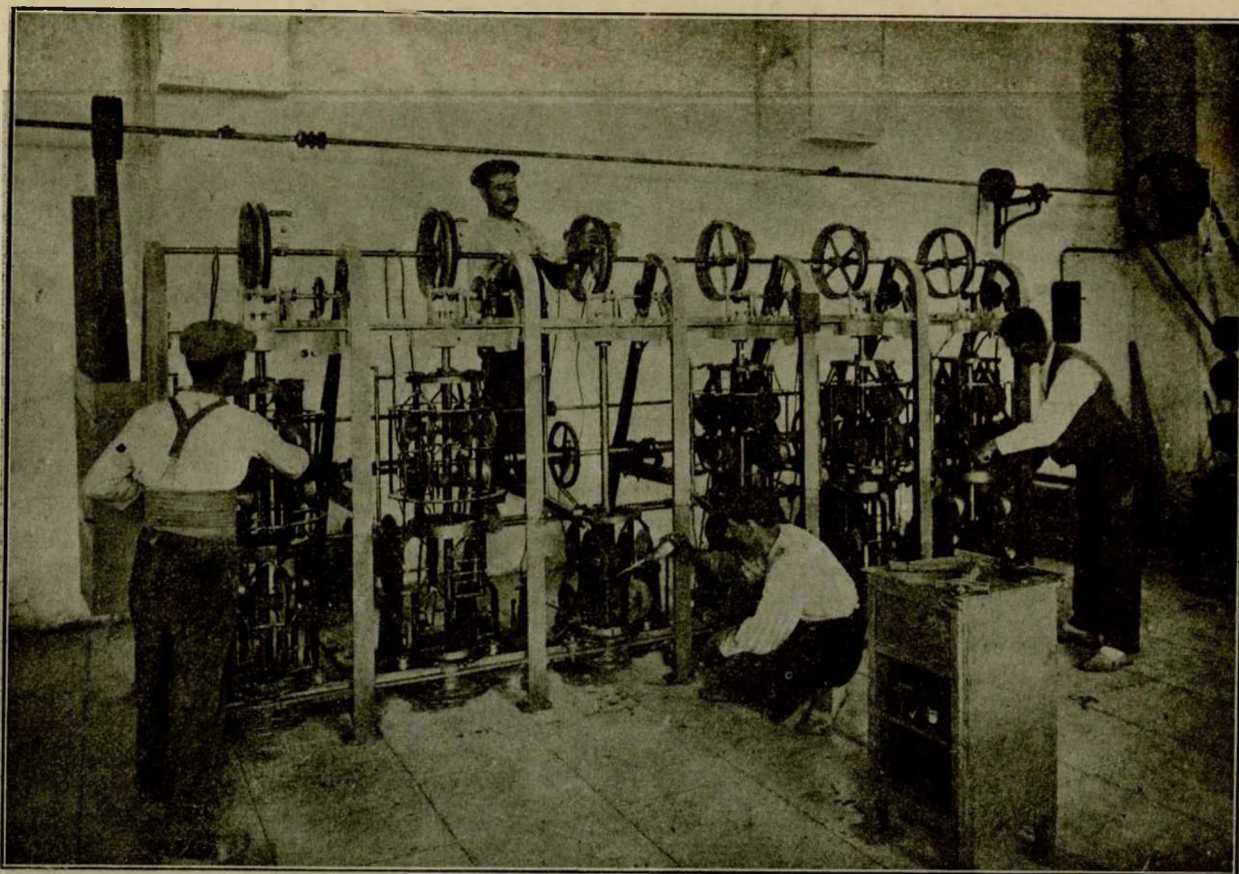
Hemos tenido ocasión de ver una muestra de cable de acero, sin alma, fabricado a mano hace algún tiempo y destinado a un gran puente colgante de Villarreal. Los cables sin alma se usan en los casos en que trabajan hallándose fijos, como por ejemplo los destinados a arboladuras en los barcos, de suspensión en los puentes colgantes, los destinados a transportes aéreos, etc.

En cambio los que trabajan en extracciones de minas, en funiculares, los cables de remolque, y en general todos aquellos que han de ir arrollados, se construyen con alma central.

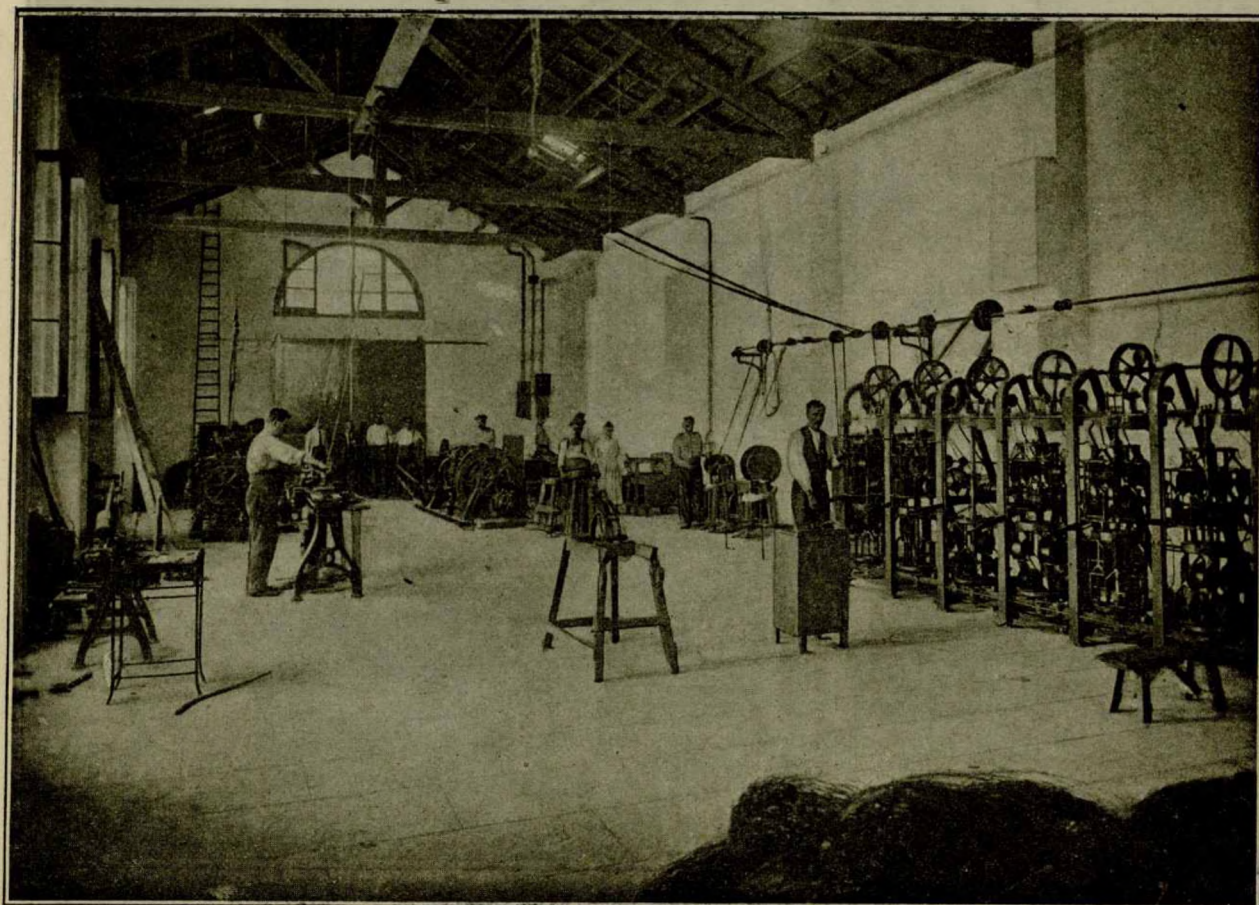
El alma de los cables, cuando no es metálica, de-



FABRICACIÓN Á MANO DE CABLES METÁLICOS.



GRUPO DE MÁQUINAS CORDONEADORAS



VISTA PARCIAL DE LA NAVE PRINCIPAL DE LA FABRICA

be hallarse alquitranada y el alquitrán empleado debe ser superior. En la fábrica visitada se dispone de una completa instalación para el alquitranado de las almas de cable, y el material empleado es todo de la mejor calidad.

El señor Anglada, hombre previsor, persuadido que el desarrollo de su industria había de ser considerable, cuando adquirió el terreno necesario para montar su fábrica, hace de ello nada menos que 38 años, se quedó con mucha mayor extensión de terreno que el que necesitaba. Hoy, aparte de la fábrica antigua, acaba de construir una gran nave y varios locales auxiliares y tiene en proyecto nuevas construcciones. De no haber sido previsor en su tiempo se hubiera encontrado actualmente sin terreno edificable, o el poco que tal vez hubiera sido posible adquirir, lo habría sido a precios fabulosos.

Gracias al sentido exacto de la realidad, la casa Ruperto Anglada ha podido desarrollarse de la manera que las crecientes demandas, originadas por la bondad de los cables por ella fabricados, exigen.

Ella, en el ramo de fabricación de cables de hierro y de acero, ha colocado a nuestra industria a envidiable altura, por lo que su fundador merece la gratitud nacional.

Es inútil, casi indicar donde el señor Anglada tiene establecido su despacho, pues conocido es de todos los barceloneses y de cuantos, marinos o no, tengan alguna relación con el negocio marítimo, sin embargo, para que el público pueda convencerse de lo adelantado que gracias al señor Anglada se halla el ramo de fabricación de cables le aconsejamos, que aun que solo sea por curiosidad, si pasa alguna vez por la calle Ancha se fije un momento en los escaparates del número 13, correspondientes al Despacho de don Ruperto Anglada, y podrá contemplar muestras de magníficos cables de fabricación nacional.

JOSÉ OROMI

Compañía Anónima Española de Seguros y Reaseguros

"LUX"

CAPITAL: Pesetas 2 000.000

Domicilio social: Rambla de San José, 13, entr.º

Teléfono 1591 A — BARCELONA

Antigua CASA HOMS

La mejor exposición
de Barcelona

Muebles de todos
los estilos y clases

■ ■ ■

VERDADEROS PRE-
CIOS DE FABRICA

■ ■ ■

Calle Pelayo, 50
BARCELONA



ALTIMIRA

LA ELECTRICIDAD A BORDO DE LOS BARCOS

UNA INSTALACIÓN FORMIDABLE

Lo es la del enorme trasatlántico «Vaterland», construido en Alemania y que el Doctor Förster describe minuciosamente en el número 40 de la importante revista técnica berlinesa *Elektro-technische Zeitschrift*.

Por su amplitud no podemos dar la traducción íntegra del interesante trabajo y nos debemos contentar con dar a conocer la parte esencial del mismo, si bien lo que a continuación apuntamos es suficiente para que el lector pueda formarse una idea clara de lo que es la colosal instalación.

Tiene una capacidad de 1,400 kilovatios obtenidos de cinco turbinas de vapor de 2,000 revoluciones, y una instalación de socorro movida por motores de petróleo de 50 kilovatios.

Está alojada esta maquinaria en el centro del barco, detrás de la sala de máquinas propulsoras. La instalación de socorro por motores de petróleo está emplazada en la cubierta superior, a popa, y puede marchar de dos modos: a brazo o por aire comprimido, que se envía de un depósito alimentado por una bomba que mueve un motor de petróleo de un caballo.

Salen del cuadro de distribución seis circuitos para alumbrado, cuatro para calefacción y veintidós para energía a 110 voltios. Hay varios grupos convertidores motor-dinamo para diversas aplicaciones. Uno de ellos es para el suministro de energía a tres transmisores de radiotelegrafía. El generador para estos transmisores es una dinamo de alta frecuencia a 10,000 períodos. Otro de estos grupos convertidores se aplica a los aparatos que rige el capitán para distribución de señales y órdenes de maniobra; además, hay otro grupo igual de reserva. Cada grupo de estos consta de un motor de corriente continua de 12'5 kilovatios, que mueve a la vez un alternador de 3'6 kilovatios a 112 voltios, y una dinamo de corriente continua de 7'6 kilovatios a 26 voltios, para el alumbrado del camarote del capitán y para cargar una pequeña batería de acumuladores para el teléfono. El alternador se aplica para el envío de señales a las distintas dependencias del barco. Uno de estos grupos está en la sala principal de energía eléctrica; el otro, en la cubierta superior, como instalación de socorro.

Otros cuatro grupos, y los de reserva correspondientes, están conectados con los compases empleándose para esto corriente polifásica de 120 voltios y 333 períodos.

Tres baterías de acumuladores de 16 voltios se emplean en la red telefónica.

Tiene 14,000 lámparas a bordo, de las cuales 800 están siempre encendidas. También calefacción eléctrica, además de la calefacción por vapor en las cámaras de primera. La temperatura se mantiene constante, por regulación automática de la corriente. Esto se consigue por una serie de contactos conectados con un interruptor de mercurio, que retira o introduce resistencias en serie, según que el calor aumente o disminuya. Hay 300

estufas eléctricas de 10 a 20 amperios, en un gasto total de 4,000 kilovatios; para otras muchas operaciones se emplean calentadores eléctricos, como, por ejemplo, para las cocinas, esterilización del agua, para usos medicinales, etc.

Para energía hay 225 motores, de los cuales 103 se emplean en la ventilación centrífuga; aparte de éstos, hay varios cientos de ventiladores en las cubiertas y en los salones y cámaras.

Elevadores, ascensores y compuertas se manejan también eléctricamente; 10 motores, con una energía total de 147 kilovatios, se dedican a arriar o izar falúas y botes; 30 motores, con 44 kilovatios, están conectados con las cocinas; otros en operaciones higiénicas, masaje, gimnasia, etc.

En los barcos de turbina es imprescindible de tanto en cuanto levantar la mitad superior de la caja de turbina y hacer girar las hojas para la fácil inspección; ocho motores, con 147 kilovatios, hay para esta faena. Otros motores hay dispuestos para reparación de maquinaria, para tornos, para limpieza de las calderas y en la imprenta.

Es verdaderamente completa la instalación telegráfica y telefónica. Hay tres transmisores completamente independientes para radiotelegrafía, uno de los cuales trabaja conectado con el generador de alta frecuencia (10,000 períodos,) que antes hemos citado; por cierto que es el primer caso en que se emplean a bordo estos generadores. Con ondas de 600 y 1,800 metros, y generador de alta frecuencia, se usa una antena de 190 metros de larga, montada sobre la cubierta superior; con ondas más cortas y el transmisor de socorro se emplean otras dos antenas, que consisten cada una en un solo hilo conectado con las chimeneas.

Asimismo lleva un proyector, que acusa la presencia de icebergs, y una instalación ozonizadora que trabaja con corriente alterna de 8,000 voltios.

Dispone también el barco de un aparato Forbes para determinar la velocidad de marcha. Consiste este aparato en el sistema siguiente: un tubo de treinta centímetros de diámetro en el centro del barco, que puede descender hasta sumergirse en el agua, lleva una abertura en el extremo anterior y otra en el otro extremo; al avanzar el barco, el agua penetra en el tubo, encuentra en su camino una pequeña turbina cuyo eje vertical entra en el barco y mueve una dinamo. El voltaje de esta dinamo es proporcional a la velocidad del barco y va señalada en el voltímetro calibrada en nudos. También el eje de la turbina mueve un dispositivo que envía impulsos intermitentes a un juego de ruedas que es contador de marcha, donde queda registrada la distancia total recorrida.

Lleva también un aparato eléctrico para acusar cualquier impureza salina en el agua de alimentación de las calderas. Se hace esto midiendo la corriente, que pasa con una tensión de veinticuatro voltios entre dos electrodos de platino; con una

escala calibrada para ello se acusa en todo momento la presencia de sal en el agua y la proporción en que se halla.

Fué construído el «Vaterland» para cubrir la

línea Hamburgo-Nueva York y probablemente, al pasar a nuevas manos, su navegación será entre algún puerto inglés y Nueva York, únicas para las que por sus dimensiones está indicado.

La venta de buques españoles al extranjero

El Consejo de Ministros celebrado el día 20 del actual, acordó promulgar un Decreto que será concebido en estos términos:

«Artículo 1.º Podrá autorizarse la enajenación al extranjero de buques de porte inferior a 500 toneladas, por la Dirección de Comercio, a petición de los interesados, previo estudio de cada caso particular, siempre que no hayan disfrutado de primas en su construcción o en caso contrario previa la devolución de las mismas.

Art. 2.º Se autoriza a los astilleros nuestros para contratar con personas o entidades extranjeras la construcción de buques, inferiores a 500

toneladas, dando previamente conocimiento de este contrato a la Dirección general de Comercio e Industria.

Art. 3.º La Dirección citada llevará una estadística minuciosa de los buques cuya enajenación se autorice en virtud de los artículos anteriores.»

Muy bien está que se procure puedan nuestros astilleros trabajar, y para ello el Gobierno no debe olvidar que construir lanchas automóviles es también trabajo propio de astilleros dedicados a unidades de poco tonelaje, por lo que queremos suponer que cuando necesite lanchas no irá a adquirirlas en los Estados Unidos. Amen.

POTENCIA DE LAS MÁQUINAS DE VAPOR

Ocurre con la potencia de las máquinas de vapor marinas lo propio que con los tonelajes de los barcos. Entre desplazamiento, registro bruto o total, y neto, peso muerto y bajo cubierta, se quedan la inmensa mayoría de los que leen en los diarios y revistas sin saber a ciencia cierta cual es el tonelaje del barco del que se les habla.

Y, repetimos, con las potencias de las máquinas y motores pasa lo propio. Y no solamente entre los que leen, sino aún, y esto es lo que nos mueve a escribir estas líneas, entre los propios que se encargan de dar tales noticias al público. Lo primero es comprensible, más lo último es intolerable.

Si se tratara de un asunto muy complicado, o de difícil comprensión nada de él diríamos, pero es tal su sencillez y tan fácil orientarse y documentarse en esta clase de asuntos, que el dar, por ejemplo, caballos nominales por indicados, o viceversa demuestra no tan sólo el desconocimiento absoluto de la materia tratada, sino el no querer tomarse, en beneficio del público, la ínfima molestia de consultar cualquier obra o manual de los muchos que, tratando el asunto, se hallan en cualquier biblioteca.

Si se tiene en cuenta que muchos diarios, cosa muy natural, dan noticias de esta clase, tomadas de otras publicaciones, fácil es comprender que un error publicado por una sola persona se halla repetido por la mayoría de los que, fiando en lo dicho por aquella, reproducen la noticia en sus periódicos.

Hace muy poco tiempo hemos leído, en la descripción de una nueva y hermosa unidad de nuestra matrícula, una equivocación de la índole de las apuntadas y ello nos ha movido a dar al lector aficionado a cosas de mar que no conozca la

materia, una sencilla explicación de lo que es la unidad que se emplea en la marina para medir la potencia de sus máquinas. Desde luego, mucho desearíamos que por parte de algunos de los que se dedican a escribir sobre cosas de mar, se dedicara un poquitín de atención a lo que vamos a explicar, que por otra parte es tan sencillo que no será difícil retenerlo en la memoria, con lo que se evitará el dar descripciones por completo erróneas.

Todo el mundo sabe que la unidad adoptada se conoce con el nombre de «caballo de vapor», y que este es igual a 75 kilográmetros, esto es al esfuerzo necesario para trasladar en un segundo a una distancia de un metro, 75 kilogramos, en la dirección de la fuerza.

Pero no todos los que tienen nociones generales de mecánica están familiarizados con las tres diferentes denominaciones que, en la práctica, se divide el caballo de vapor, y que son:

Caballo indicado

id. efectivo

id. nominal

El primero, esto es, el «caballo indicado» es el caballo de vapor cuando se emplea para medir el trabajo de los cilindros de la máquina, lo que se logra por medio de un aparato llamado indicador de presión. Este instrumento nos da unos diagramas que permiten, puesto que ellos representan los esfuerzos ejercidos por el vapor en el trabajo de los pistones, determinar la presión media, que es uno de los elementos necesarios para el cálculo de la potencia de la máquina. Los otros elementos son fijos, y son las dimensiones y carrera del pistón y el número de revoluciones que la máquina debe dar.

Una sencilla fórmula nos da el número de caballos indicados.

El «caballo efectivo» se obtiene cuando el trabajo se mide con aquella misma unidad en el eje de la máquina con el auxilio de un freno, o de una dinamo cuyas características son bien conocidas; fácilmente se comprende que el número de caballos efectivos será, para una misma máquina, menor que el de indicados.

Por último, el «caballo nominal», es una unidad que ha sido creada sólo para dar valor comercial a las máquinas marinas y tiene diversos valores según los constructores; generalmente varía de un cuarto a un sexto del de la potencia indicada. En nuestro país está declarada oficialmente la equivalencia de 300 kilográmetros, esto es, que un caballo nominal equivale exactamente a cuatro caballos.

Es lógico que cuando se trate de calcular una máquina se hable de caballos indicados, y que una vez en marcha la máquina se miden los efectivos, que son al fin y a la postre como los que verdaderamente dan idea perfecta de lo que la máquina puede hacer, pero es altamente rutinario sostener la denominación de caballos nominales, pero como la rutina subsiste y no lleva trazas de desaparecer bueno es saber lo que tal denominación representa.

Modernamente la mayor parte de constructores ya dan, cuando hablan de la potencia de sus máquinas o motores, el número de caballos efectivos, esto es de los que se obtienen en el eje de sus máquinas.

Otro día hablaremos de los tonelajes, otro de los asuntos que se prestan, para profanos, a confusión.

DE INTERÉS PARA LOS NAVEGANTES

La Sección de Hidrografía de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima en fecha 30 de septiembre publica los siguientes avisos:

CANAL DE LA MANCHA

INGLATERRA

Barco-faro Nab

A unos 270 metros y 160° del barco-faro Nab se constituirá en breve una torre de cemento armado. Durante su construcción se encenderán, en el lugar y a la altura que tendrá el extremo de la torre, dos luces fijas *rojas* verticales a unos 31'2 metros y 29'4 metros de altura sobre la pleamar.

A consecuencia de la creación de la citada torre, la luz del barco-faro Nab quedará oculta hacia el Sur en marcaciones variables con el borneo del barco-faro.

FRANCIA

Rada de Saint-Malo.—La Mercière.—Baliza

A consecuencia de un abordaje ha sido rota la baliza de madera pintada a fajas horizontales *rojas y negras*, La Mercière, situada en la desembocadura del Rance.

MAR DEL NORTE

BELGICA

Puerto de Ostende.—Naufragio

Se ha efectuado la extracción del crucero inglés *Vindictive*. Habiendo, pues, desaparecido el peligro que este buque a pique constituía para la entrada del puerto de Ostende, el acceso a éste ha quedado libre.

HOLANDA

Naufragio

Por los 52° 20' N. y 3° 40' E. de Gw. se encuen-

tran los restos del naufragio de una pequeña embarcación.

ALEMANIA

Proximidades del Ems.—Naufragio

Por los 53° 46' N. y 6° 31' E. de Gw. se encuentran en 12 metros de agua, los restos de la draga W. R. 22.

En breve se procederá al halizamiento de este naufragio.

Heligoland.—Marcas

Han desaparecido de la isla de Heligoland las marcas siguientes:

- 1.ª El faro antiguo, situado al lado del gran faro erigido en la parte Sur de las tierras altas.
- 2.ª La máquina eoliana.

Bahía alemana.—Naufragio

El naufragio señalado por los 54° 42' N. y 6° 6' E. de Gw. está cubierto por 12 metros de agua y ya no es peligroso.

Véase el aviso núm. 1,122 de 1920.

Banco de Amrum.—Naufragio

Al NW. del barco de Amrum, por los 54° 42' N. y 7° 52' E. de Gw., se encuentran los restos de un naufragio.

INGLATERRA

Barco-faro Cross Sand.—Señal de niebla

La corneta de niebla del barco-faro *Cross Sand* ha sido reemplazada por una sirena que emite 4 sonidos cada *minuto* (sonido, 2 *segundos*; silencio, 2 *segundos*; sonido, 2 *segundos*; silencio, 2 *segundos*; sonido, 2 *segundos*; silencio, 2 *segundos*; sonido, 2 *segundos*; silencio, 46 *segundos*).

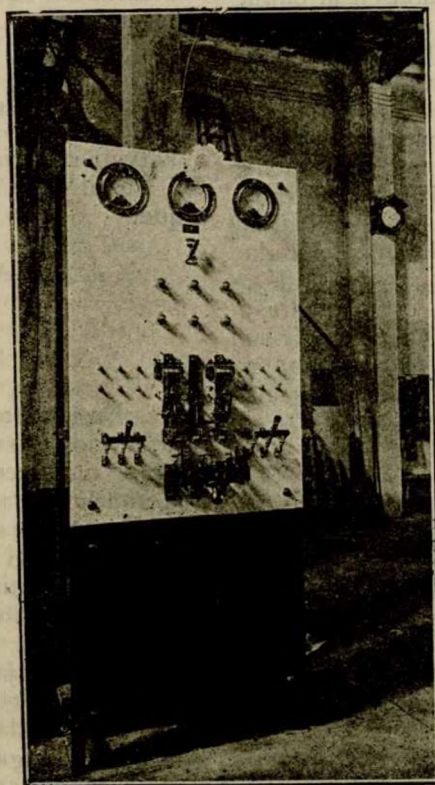
ALEGRET, GRAU Y C.^A

Calle Nápoles, n.º 178
BARCELONA

Teléfono S. P. 345 : : Dirección
telegráfica y telefónica "ALERTA"

Maquinaria Electricidad

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo Inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de viación, Oficinas de las Indias, etc de la Gran Bretaña, Marina Real italiana y Comp. de telegrafía sin hilos 'Marconi'



Tipo de cuadro de distribución, provisto de disyuntor de máxima y de mínimo, construido por la casa Alegret, Grau y C.^a

Especialidad en instalaciones y reparaciones

☐ marítimas ☐

Lowestoff.—Naufragio.—Boya luminosa

Por los 52° 28' 52" N. y 1° 46' 12" E. de Gw., se encuentran a pique los restos de un pontón a unas 0'2 millas al E. del faro bajo de Lowestoff.

Estos restos, que emergen en pleamar, están marcados por una boya *verde*, luminosa, con luz de 1 destello *verde* cada 10 segundos, fondeada a unos 50 metros al Este del naufragio.

MAR MEDITERRANEO**Estudio de las corrientes.—Flotaduras.—Instrucciones**

En Campaña Ocenográfica, el aviso de guerra *Giralda* ha lanzado flotadores, para el estudio de las corrientes, entre Córcega y Baleares, las Bocas de Bonifacio y entre Mallorca y Barcelona. Los flotadores consisten en pares de botellas, y dentro de la superior van indicaciones impresas en un tubo de vidrio cerrado.

Se ruega encarecidamente a las personas que hallen estos flotadores en el mar, o en las costas, que llenen los referidos impresos y les den curso.

AFRICA SEPTENTRIONAL ESPAÑOLA**Puerto de Ceuta.—Bajo.—Noticias**

Ha sido volado el bajo que existía en la bahía exterior de Ceuta, descrito en el aviso núm. 652 de 1920, habiéndose comprobado que las sondas, después de la voladura, han quedado conformes con las que marca el plano núm. 259 (bahía de Ceuta), excepto el punto en que señala 6'6 metros a 250 metros al N. 30° E del extremo del muelle del Comercio, sonda que debe ser sustituida por 5'6 metros, que es el agua que hay sobre 3 piedras muy próximas y de 1 metro, próximamente, cada una.

Lo cercanas a tierra que están estas piedras, y el agua en que han quedado, no parece exigir su balizamiento, toda vez que las embarcaciones grandes no se han de acercar tanto y las pequeñas tienen agua suficiente.

Plano núm. 259 de la sección III.

ESPAÑA**Isla Grosa.—Bajo de la Campana.—Boya**

La boya que marcaba el bajo de la Campana, al NE. de isla Grosa, ha sido arrojada a tierra por la mar.

En breve se procederá a su restablecimiento.

Plano núm. 283 A de la sección III.

Masnou.—Bajo «Los Colls».—Boya

La boya que marca el bajo denominado «Los Colls», frente a Masnou, a consecuencia de los últimos temporales, se encuentra visiblemente corrida 0'5 millas hacia tierra en dirección WNW.

Plano núm. de la sección III.

ITALIA**Isla de Elba.—Boya luminosa**

Ha sido retirada momentáneamente la boya luminosa que marca el bajo del cabo Bianco.

Boca Fiumara.—Luces

La luz de destellos de Boca Fiumara será en breve reemplazada por una luz de 1 relámpago *blanco* cada 20 segundos (relámpago, 2 segundos; ocultación, 18 segundos), elevada 61 metros sobre la pleamar y con un alcance de 17'5 millas. Esta luz se encenderá sobre un pequeño soporte de hierro instalado en lo alto de la torre.

La luz actual persistirá también, pero mostrando solamente un destello *rojo* cada 20 segundos, con un alcance de 7 millas, y se encenderá sobre la terraza de la casa. El sector *rojo* iluminará los bancos móviles de la entrada en un sector de unos 45°.

Cuaderno de Faros, núm. 688.

Investigaciones hidrográficas.—Corrientes

El Instituto hidrográfico de la marina italiana en Génova, efectuando estudios sobre corrientes, lanza en el Mediterráneo flotadores, constituidos cada uno por una botella y un depósito metálico unido a ella.

Los buques que encuentren estos flotadores podrán recogerlos, extraer un impreso de la botella superior y remitirlo, por medio del estuche contenido en el flotador, al Servicio hidrográfico de Génova.

GRECIA**Canal de Corinto.—Naufragio**

El vapor *Carinthia* ha señalado que en medio del Canal de Corinto hay una embarcación a pique.

MAR ADRIATICO**ITALIA****Molfetta.—Luces**

1.º En la extremidad NE. del bajo *San Domenico*, a unos 130 metros y 211° del puerto de Molfetta, se ha encendido, sobre una baliza de piedra, una luz de 1 relámpago *verde* cada 3 segundos (relámpago, 0'3 segundos; ocultación, 2'7 segundos), con un alcance de 2 millas.

2.º Se ha extinguido la luz fija *roja* que se encendía sobre la terraza de una casa en la parte SE. del puerto.

3.º La luz fija *verde* que se encendía cerca de la extremidad del espolón del Oeste del puerto, ha sido reemplazada por una luz *verde* de 1 ocultación cada 7 segundos (luz, 5 segundos; ocultación, 2 segundos).

Véase el aviso núm. 1,028 de 1920.

MAR NEGRO**RUSIA****Proximidades de Novorossisk.—Zona peligrosa**

El Comisario del pueblo para asuntos extranjeros por consejo del Comandante de las Fuerzas navales de la República, hace saber a todos los

Gobiernos que debe considerarse peligrosa para la navegación la zona del Mar Negro comprendida entre la costa, el paralelo de 44° 30' N. y el meridiano de 37° 40' E. de Gw.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

ESTADOS UNIDOS

Bahía Chesapeake.—Boya

La boya plana, *negra*, núm 1, fondeada en el cantil S.E. del espigón de la punta Kent, ha sido reemplazada por una boya luminosa que muestra un relámpago blanco cada 5 segundos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 4 segundos).

Situación aproximada: 38° 49' 18" E. y 76° 21' 48" W de Gw.

CATEGORIA DE MINAS

Relación, por regiones, de los avisos de minas en vigor en 1.º de septiembre de 1920

Océano Artico. Núm. 1182, 377 M.

MAR DEL NORTE.—Núms 1159, 376 M (1185, 380 M).

MAR BÁLTICO.—Núms. 967, 360 M (1076, 367 M; 1113, 373 M; 1158, 375 M y 1184, 379 M).

MAR MEDITERRÁNEO.—Núms. 1057, 365 M (1078, 369 M y 1111, 371 M).

MAR NEGRO.—Núms. 1075, 366 M.

AVISOS GENERALES.—Núms. 1183, 378 M.

Los números entre paréntesis indican las adiciones a los avisos.

Quedan anulados todos los avisos de minas anteriores y no mencionados en éste.

Es una práctica muy recomendable, y que no debieran olvidar nunca los Capitanes y Oficiales, el corregir los correspondientes planos tan pronto llega a su conocimiento algún aviso que interese lugares por los que acostumbran a frecuentar con sus barcos. De hacerlo de este modo disminuyen en gran manera las probabilidades de un siniestro.

INFORMACIÓN GENERAL

Francia.—Construcción naval

Ha sido botado al agua en los astilleros del Loire, en Saint Nazaire, el vapor mixto «Dahomey» segundo de una serie de cuatro buques, construyéndose tres en Saint Nazaire y el otro en Nantes, para la Compañía de Chargeurs Reunis. Fué colocada la quilla en 21 de marzo de 1919.

El primero de la serie, el «Aurar», está actualmente terminándose en los astilleros de Penhouet, y el tercero, «La Casamence», que se construye en Saint Nazaire, se empezó el 20 de abril de 1920.

Las características de estos buques son las siguientes: eslora, 119'40 metros; manga, 17, y puntal, 9'45. Su desplazamiento es de 7,000 toneladas.

Los astilleros de Penhouet terminan la construcción del vapor «Unión», de la casa Bordes, el cual será botado dentro de poco. Tiene 128 metros de eslora, 17'50 de manga y 9'75 de puntal.

También construyen estos astilleros el cargo-boat «Notre Dame de Fourvières», por cuenta de la Compañía de Navigation Mixte. Las características de este buque son: 130 metros de eslora, 17'75 de manga y 10'70 de puntal.

Botadura

En los «Astilleros de Cádiz» fué botado con toda felicidad el 30 del pasado septiembre un vapor de acero de 3,403 toneladas registro total, llamado «Arichachu».

Las dimensiones del nuevo vapor son:

Eslora... .. 104'91 metros

Manga... .. 18'85 »

Puntal... .. 8'13 »

Su construcción ha durado exactamente un año.

Al dejar la grada el «Arichachu» fué colocado en en ello, inmediatamente, la quilla de un vapor que se llamará «Santa María».

Apadrinó al barco lanzado, Doña Concepción Maso de Samperio, esposa del jefe Administrativo de los «Astilleros de Cádiz» D. Manuel Samperio.

Siniestros marítimos

Londres.—El vapor norteamericano «Northland», en viaje de Norfolk al Pireo, se le declaró una vía de agua, habiéndose después de algún tiempo hundido.

Nantes.—El vapor inglés «Norwich City», de Nueva Orleans, con cargo de cereales, ha entrado en Saint Nazaire con fuego en las carboneras.

Brest.—El vapor francés «Flandre», de Bayona, ha embarrancado en el canal de la Mancha, salvándose la tripulación.

Londres.—Por un radio recibido de Moxambique, notificando que el vapor inglés «Pencisely», en viaje de Port Natal a Marsella, con cargamento de carbón, se le ha declarado fuego en las bodegas números 2 y 3. Posteriores radiogramas anuncian la llegada del vapor a Mozambique, continuando el fuego en dichas bodegas y en la número 4, habiendo sido preciso el concurso de toda la población para sofocar aquél. Las bodegas 3 y 4 fueron inundadas, quedando en éstas extinguido el incendio, más no así en la número 2, donde aquél continúa.

Atenas.—El velero griego «Issocha Thetakon», que embarrancó en Porta Lagho, ha sido abandonado.

Brantheim.—El vapor noruego «Karma», cargado de pasta de madera, ha embarrancado en

Oplofjord Mansas, habiendo salido en su auxilio un vapor de salvamento.

Lisboa.—Ha arribado a este puerto el vapor francés «Bouffach», que de Port Talvot iba a Casablanca, con cargamento de carbón, por haberse abierto una vía de agua y sufrido una avería en la máquina.

Sulina.—El vapor francés «San Pietro», que se halla a 18 millas de la rivera del Danubio, con avería en el timón, será remolcado a este puerto.

Londres.—El vapor griego «Theofano Siderides», que en su viaje de Marsella a Hampton Roads, había perdido la hélice, ha sido remolcado a este puerto.

Londres.—El vapor norteamericano «Campanello», yendo de Tolón a Nueva York, ha recalado

do en Madera, a causa de averías experimentadas en sus máquinas.

Londres.—Telegrafían de Djibouti que el vapor brasileño «Santarem», en viaje de Marsella a Diego Suárez, embarrancó, mas por sus propios medios logró ponerse a flote.

Le Havre.—El casco del vapor «Ville d'Alger», de la Compañía Havraice-Peninsulaire, embarrancado durante la noche del 1 al 2 de febrero último, en la costa de la isla de la Reunión, ha sido vendido en pública subasta, por la cantidad de 30,000 francos. El «Ville d'Alger», desplazaba 5.500 toneladas.

NÚÑEZ Y C^ª, S. EN C. S. RAMÓN, 6. TEL. 2496-A BARCELONA

"La Universal,, de Mariano Lluch

Calle de la Princesa, 44

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

Casas en Port-Bou y Cerbère

VICENTE ALABAU, S. en C.

Agentes asesores de los Docks Comerciales
 Agencia de Aduanas : Fletamentos de veleros y vapores : Comisiones : Representaciones : Frutas y hortalizas : Representantes de la Compañía de Seguros Marítimos «Argos»
 CALLE LIBERTAD, 13 : GRAO - VALENCIA
 Telegramas: «Alabau»

JUSTO MARLES

Despacho : Plaza Merced, 4 : Teléfono A 2108

Efectos Navales.—Agente de «The British Anti-fouling Composition & Paint, C.^ª Ltd. (London-New York), contractors to the Admiralty».—Pinturas submarinas y especiales para vapores de hierro y madera.

Efectos navales de ocasión

Cables de la mejor calidad Inglesa : Gran surtido

Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva

Descargadores, Estivadores y Receptores: Puerto y estación

TELÉFONO : Efectos Navales 1802 A | Trabajos y Servicios, S. A.

Leñas. : : : 4828 A

nos / Gerente : : : 5533 A | D. JOSE MAS

SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

ENRIQUE FREIXAS

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Dirección telegráfica: «Freixas-Cristina»

Cristina, 5 BARCELONA Teléfono A-1585

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos : Disponibles de 0'75 a

300 H. P. : Electromotores, etc., continua 220 v.

Disponibles, de 0'5, 8,00 a 100 HP. . Preparaciones Bobinajes

J. PALAZÓN, S. en C.

Clavé, 3 : Teléfono 1939 A

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES : ADUANAS
 TRANSITOS

J. ANSURIZA C.^ª NIA

Calle Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship Chandier Furnish all bins of provisions at the most moderates prices — Proveedores de toda clase de comestibles para buques

RUPERTO ANGLADA

Ancha, 13 : Teléfono A 2238

CABLES DE ACERO : Primera casa en España para la construcción de cables metálicos : Especialidad en ascensores, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puentes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para rrayos, etc.

CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen : Etaminas para banderas : Manufactura general del ramo

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

AÑO I

BARCELONA 15 DE NOVIEMBRE DE 1920

NÚM. 16

SUBSCRIPCIÓN: ESPAÑA	18.— PESETAS AÑO
" EXTRANJERO	25.— " "
NÚMERO SUELTO	0.75 "
" ATRASADO	1— "

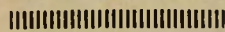
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

CALLE MANSO, NÚMERO 43. PRIMERO
TELÉFONO NÚMERO 1027 S. P.

La Feria de Muestras

de

Barcelona



La Feria de Muestras de Barcelona ha constituido un señalado triunfo para nuestra ciudad, al extremo que si se tienen en cuenta las especiales, angustiosas circunstancias en que los trabajos de organización e instalación han debido realizarse, con razón, con legítimo orgullo podemos afirmar que el éxito de nuestra primera Feria ha sido total y definitivo.

Ante los pasmados ojos de los barceloneses, en pleno período de agitación societaria, en plena época de grandes paralizaciones en los ramos más importantes de nuestra industria, viéronse alzar, como por arte de magia, con una rapidez ya casi olvidada en nuestro país, y con una perfección acabada, las numerosísimas construcciones que formaban el conjunto de la instalación.

Ciertamente que, aleccionados por la experiencia, cuando en nuestra capital se celebre la próxima Feria, se modificará sensiblemente, para adaptarlo más al fin que se persigue, el mecanismo de la misma, ya que esta vez, más que tal, y contrariando gravemente la labor de compradores y vendedores, parecía una exposición, abarrotada de público espectador en todo momento, pero ello no resta un solo ápice al valor del triunfo inicial conseguido.

El verdadero triunfo, el indiscutible éxito de la Feria recientemente clausurada, consiste en haber constituido los sólidos cimientos sobre los cuales las venideras han de edificarse, y, desde hoy, puede afirmarse que los futuros triunfos están ya plenamente asegurados.

Una vez más, a pesar de las turbulencias del momento, nuestra querida ciudad ha salido triunfante, y de ello debemos todos felicitarnos, y, con justicia, felicitar a todos cuantos han contribuido al hermoso éxito que tan provechoso ha de ser a nuestro país.

La "Marina Mercante" a sus lectores

El cambio operado recientemente en la propiedad de esta Revista nos obliga a dirigir a sus lectores algunas palabras, ya que con dicho cambio y con el de su Gerencia y Redacción, LA MARINA MERCANTE, aun sin abandonar sus primitivos puntos de vista, ha modificado de manera muy sensible su composición y su mecanismo.

Destinada sólo a ser un acérrimo defensor de los



Don Jaime Font Mas, Director de LA MARINA MERCANTE

intereses de nuestra marina comercial, no tiene nuestra Revista ningún color político ni obedece a ninguna tendencia partidista.

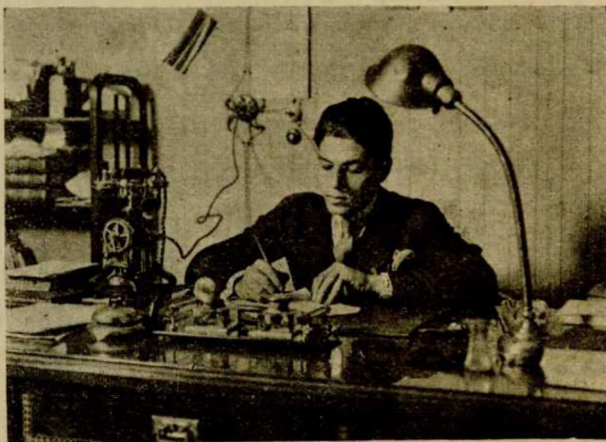
De igual modo que dará a conocer y defenderá con toda energía cuanto a la Marina y a su progreso y desenvolvimiento atañe, atacará sin compasión lo que sinceramente crea sea perjudicial para la misma, pero siempre obrando bajo el más noble impulso, jamás con un criterio cerrado, hallándose, por tanto, dispuesta a rectificar siempre que lealmente reconozca, o se le haga reconocer, algún error.

Una de las mayores preocupaciones de la actual Gerencia de LA MARINA MERCANTE ha consistido en lograr que su aparición se ajuste, lo más exactamente posible, a las fechas para ello fijadas, y los lectores de nuestra publicación habrán podido ya observar que aquella deseada puntualidad ha sido lograda.

Otro de nuestros principales objetivos es la máxima difusión posible de la Revista en los países de habla española y, además, en todos aquellos otros que, sin serlo, se interesan por todo cuanto a nuestra nación se refiera. Paulatinamente vamos logrando nuestro objeto y hoy son ya muy numerosos los números que son regularmente enviados a aquellos países, y aumentan sin cesar los que se reparten en nuestra península.

LA MARINA MERCANTE, para mayor beneficio de sus lectores, se honrará reproduciendo, indicando siempre su procedencia y el nombre de sus autores, cuantos trabajos sean considerados, por su Dirección, de verdadero interés para la Marina, especialmente los publicados por otras Revistas similares, ya del país o extranjeras, con las que deseamos vivir en la mayor armonía.

Por último, nuestra suprema aspiración es la de hacer de nuestra Revista una publicación moderna, de verdadera utilidad tanto para los navieros, consignatarios, transportistas, etc., como para los propios ma-



Don José Oromí Puig, Gerente de LA MARINA MERCANTE

rin, una publicación en la que se hallen, a más de los trabajos de información general y de los destinados a recrear el espíritu, cuantas noticias, leyes, ofertas, avisos oficiales, etc., puedan interesarles.

Si lo logramos, y por nuestra parte podemos asegurar que ponemos en ello nuestro más decidido empeño, nos consideraremos sobradamente pagados de cuantos trabajos y desvelos nos haya ocasionado la consecución de nuestro ideal.

El incremento tomado por nuestra Revista nos ha obligado a trasladar la Redacción a un nuevo local, situado en la calle Manso, 43, 1.º, 2.º, donde ha quedado instalada.

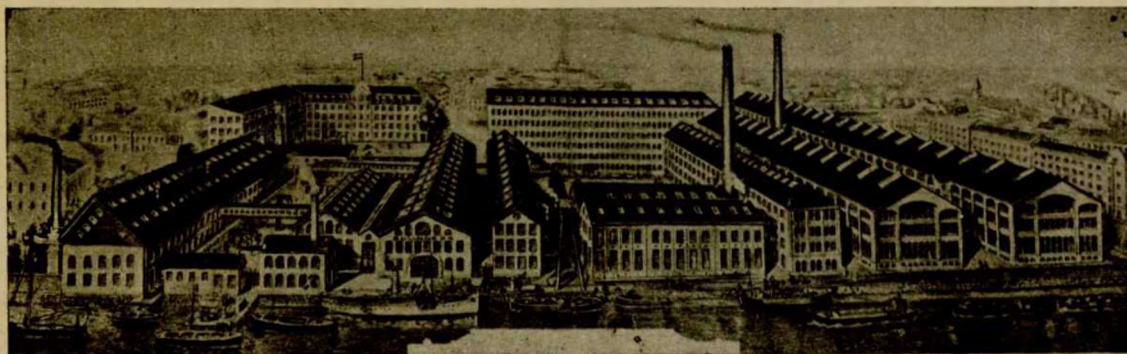
En consecuencia toda la correspondencia y cuanto afecta a "La Marina Mercante" debe ser dirigida a su Gerente, a la dirección mencionada.

LOS GRANDES CENTROS DE PRODUCCION

J. & C. G. Bolinders Mekaniska Verkslads Aktiebolag, de Estocolmo

Entre las grandes casas extranjeras que merecidamente han logrado consolidar su arraigo en nuestro país, ocupa hoy, como es sabido, la firma «Bolinders» uno de los más preeminentes lugares.

tía de una fabricación de la mejor calidad y de acabado perfecto. En diversas Exposiciones la casa «Bolinders» ha obtenido 5 grandes premios, 147 medallas y 128 diplomas de honor.



Vista general de las fábricas Bolinder's, en Estocolmo.

El nombre «Bolinders» es ya tan conocido y popular entre nosotros, que se llega al caso, por ejemplo, que mucha gente de mar, para indicar que tal o cual barco tiene instalado un motor, dice simplemente que lleva un «Bolinder», aunque en algunos casos no es precisamente de esta marca el motor de que se trata; pero son tan ventajosamente conocidos los motores «Bolinder's» en todas las marinas y es tal el número de ellos instalado, que para buena parte de gente de mar sin sinónimos los nombres de «motor» y «Bolinder's», confundiendo muy a menudo como si fueran una misma cosa.

Hoy nos proponemos ilustrar a nuestros lectores acerca de las diversas ramas de la industria a que la casa «Bolinders» se dedica con preferencia desde hace muchos años, con el más completo éxito. Dicha entidad fabril, que cuenta con un capital muy respetable y es una de las más antiguas y de mayor importancia de Suecia, se ocupa en las siguientes especialidades:

*Motores a aceites pesados ;
Maquinaria de trabajar madera ;
Máquinas de vapor ;
Máquinas de picar carne ;
Cocinas y estufas ;
Herramientas, etc.*

• Los productos de la fabricación «Bolinders», que en su mayor parte son exportados a todos los mercados conocidos, han adquirido merecida fama por la perfección de su trabajo e inmejorable calidad. El secreto del éxito de «Bolinders», secreto a voces, es debido a que en los 75 años de existencia con que la casa cuenta, no se han separado ni un momento de la norma de conducta que se señaló en sus comienzos, esto es, de utilizar sólo materiales de la mejor calidad y de no preocuparse de aquellos mercados que ponen en primer término el reducido precio de sus mercancías.

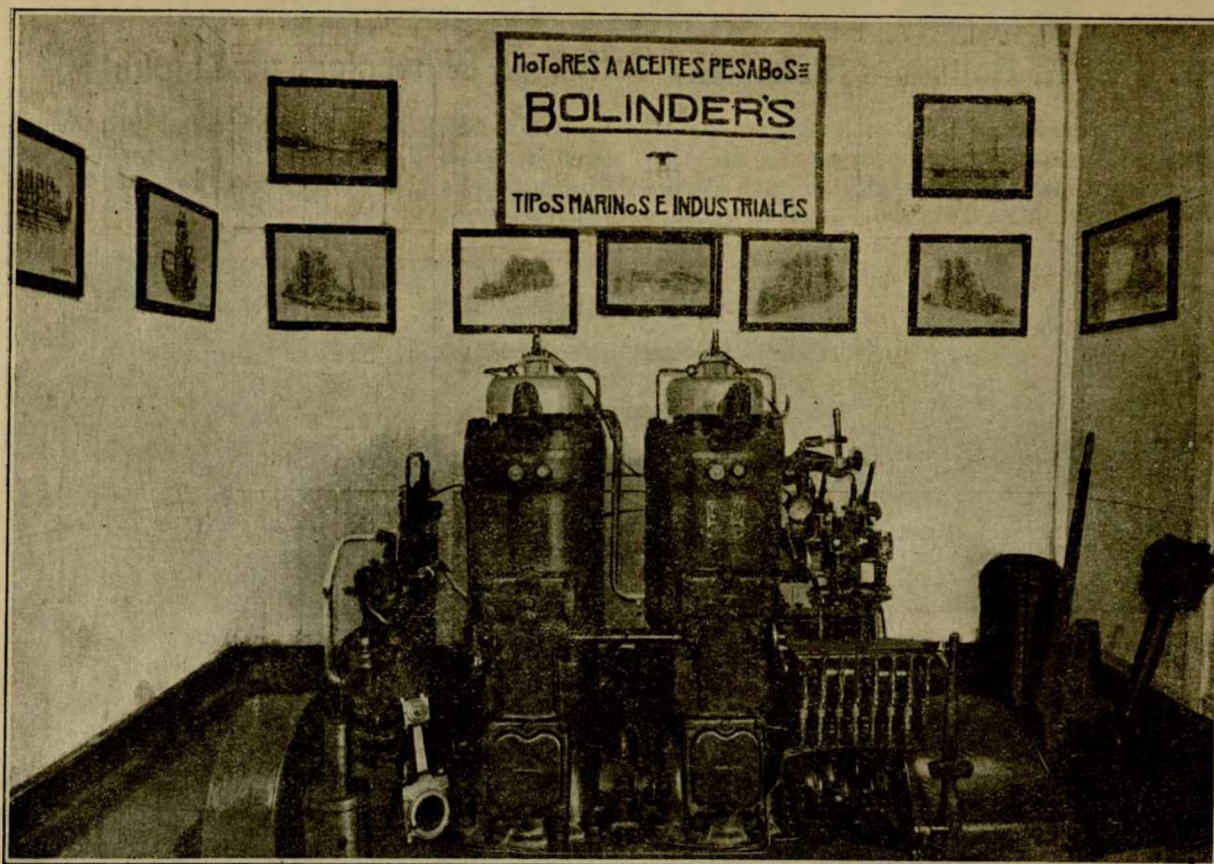
Hoy, el sólo nombre de «Bolinders» en una mercancía constituye en todo el orbe la absoluta garan-

Sección de motores a aceites pesados

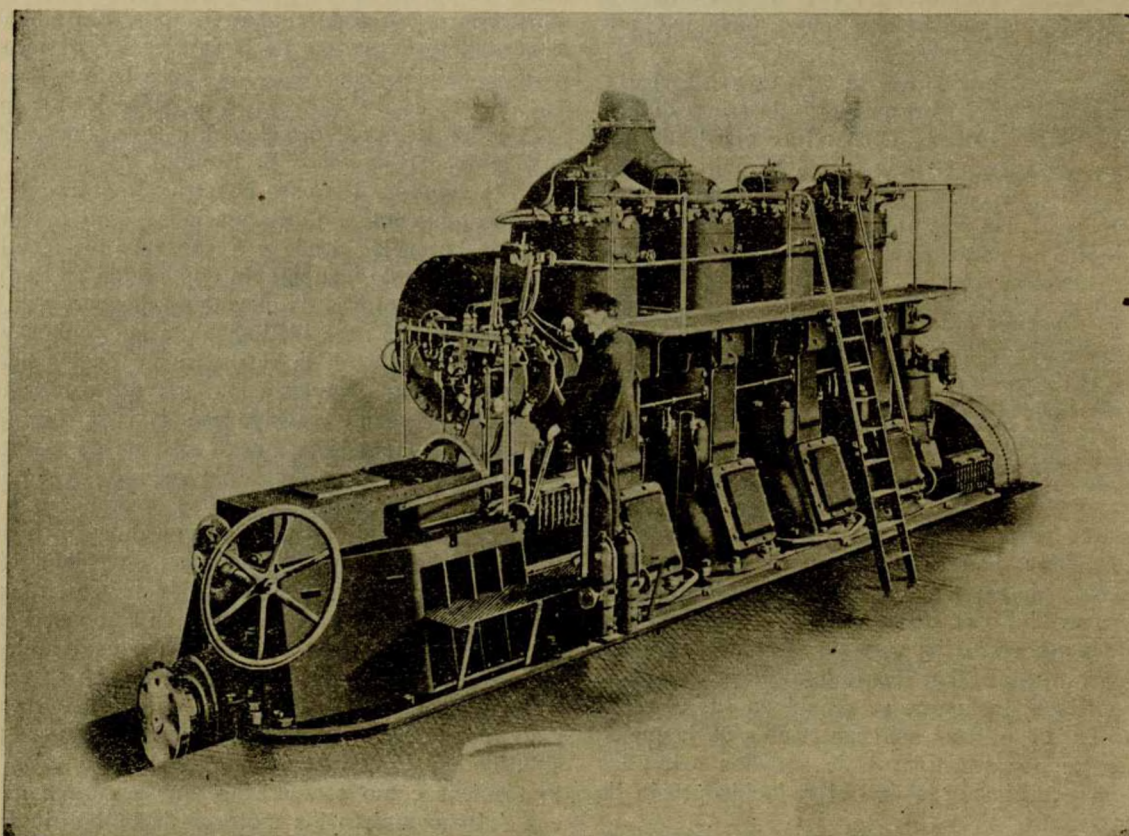
Entre las especialidades de los talleres «Bolinders» debemos mentar en primer término la fabricación de motores contruidos según el tipo conocido vulgarmente por «Semi-Diesel». En este ramo, la fábrica «Bolinders» es hoy, sin discusión, la más importante del mundo.

La fabricación de motores a bulbos incandescentes principió en la casa «Bolinders», ya en el año 1894, con motores de cuatro tiempos. Sin embargo, el verdadero desarrollo de la fabricación de motores no debe contarse sino desde la época en que los citados talleres se dedicaron a la construcción de motores de dos tiempos, directamente reversibles, según la patente del ingeniero E. Rundlöf.

En la actualidad la casa construye motores de bulbos incandescentes, tanto marinos como estacionarios, de potencias desde 5 a 500 caballos efectivos. La dificultad casi insuperable que existía en dar aplicación a los motores de elevadas potencias a la marina, debido a la necesidad absoluta que tenían de llevar agua dulce para la refrigeración de los bulbos, en tanques tan grandes como los del combustible, fué victoriosamente vencida por la casa Bolinders, al lanzar al mercado su nuevo sistema de motor llamado *Modelo M*, que difiere de los anteriores en que la refrigeración de los bulbos se efectúa por medio de aire comprimido en vez de agua dulce, proporcionando así las siguientes ventajas: en primer término el motor efectúa la combustión más perfecta, el engrase también resulta mejor y, en su consecuencia, la duración del motor se prolonga considerablemente; en segundo término, se ocupa menos espacio en bodega, economía de los tanques-depósitos de agua y ahorro del coste de la aguada cada vez que se necesita. Todo esto constituye una serie de ventajas, tanto técnicas como económicas, que permiten utilizar con éxito completo los motores de bulbos incandescentes en naves de grandes tonelajes. Como hemos dicho, los motores trabajan según el ciclo a dos



Stand número 52 de D. Hans T. Möller, del Grupo 7 de Maquinaria de la FERIA de Muestras de Barcelona.

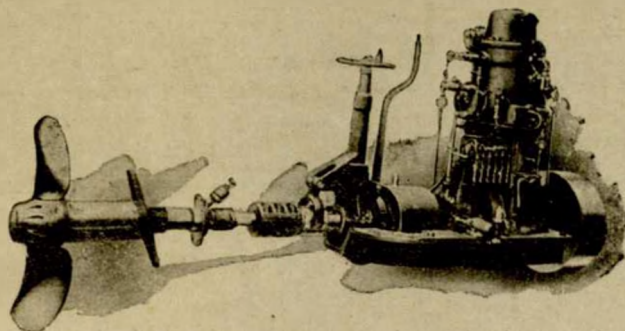


Motor Bolinder's a bulbos incandescentes tipo de 500 HP. efectivos.

tiempos, lo cual hace que carezcan de válvulas accionadas por comandas, transmisiones por levas, engranajes, etc. Como su encendido es automático, no necesitan bujías, magneto, carburador, ni otros dispositivos complicados.

consumo, disminuye de manera notable los gastos de propulsión, asegura el servicio y, por lo tanto, aumenta los beneficios de sus propietarios.

Aunque, dada la índole de nuestra publicación, ha-



Motor Bolinder's a propulsores graduables, monocilíndrico. Se construye este tipo para potencia de 5 a 60 caballos.

Los motores funcionan con aceites pesados, destilados, etc., esto es, con los aceites combustibles más baratos que se ofrecen en el mercado. En la actualidad, se encuentran más de 14,000 motores «Bolinders», representando unos 650,000 caballos efectivos, prestando inmejorable servicio en todas las partes del mundo.

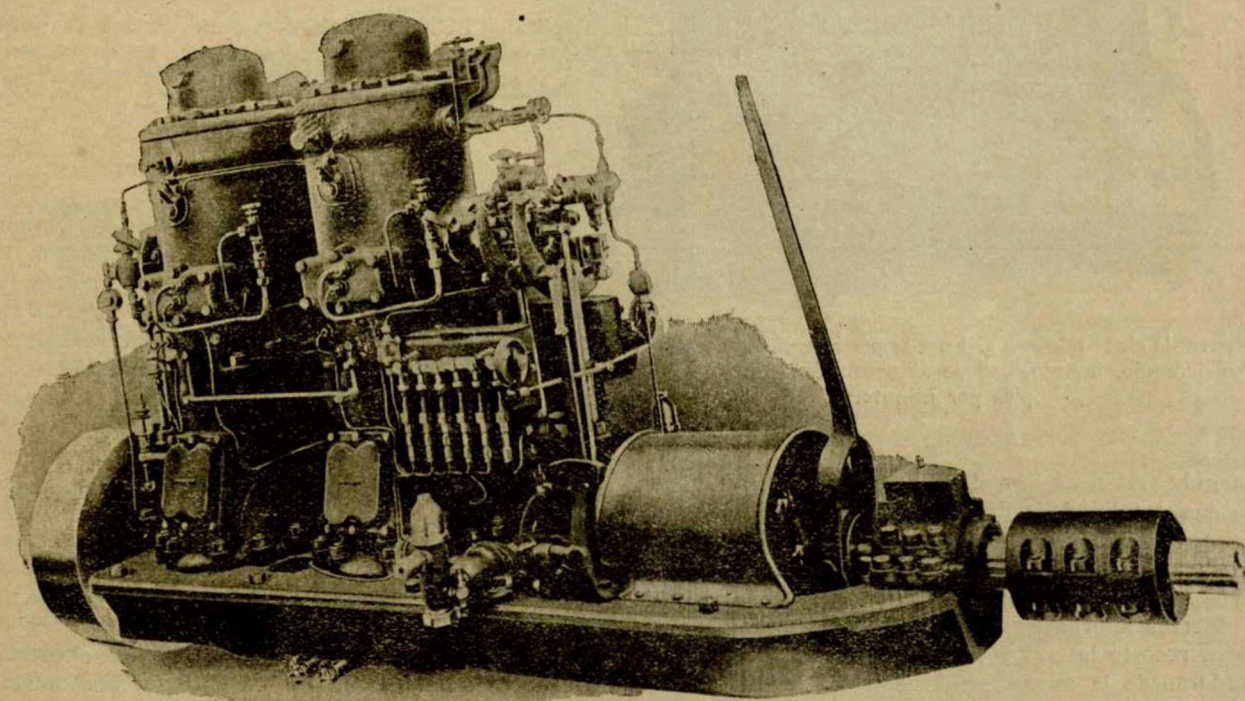
Algunos de los veleros de mayor tonelaje de España, se hallan provistos ya, o se están en ellos instalando, motores «Bolinders». Dicha casa construye también un modelo de motor especial para barcos pesqueros, el cual, en nuestra península, ha conseguido también gran éxito, siendo cada día en mayor número las embarcaciones de pesca que lo adoptan. En un solo puerto escandinavo, existen más de mil embarcaciones pesqueras provistas de este tipo de motor «Bolinders».

El motor «Bolinders» cumple siempre lo que promete, y más aún. Debido a sus cualidades características, esto es, sencillez en su manejo y reducido

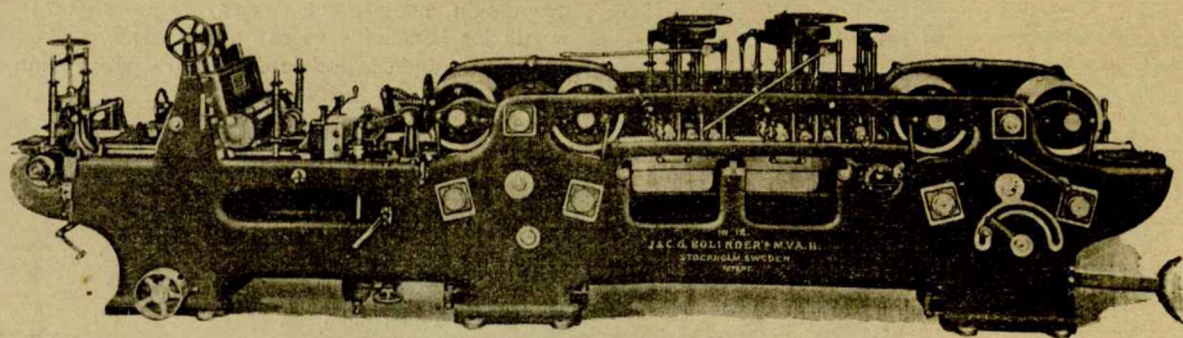
gamos incapié en los motores marinos «Bolinders», esta casa construye y exporta también enormes cantidades de motores estacionarios, para alumbrado eléctrico, elevación de agua, agotamientos, servicios industriales, agrícolas, etc.

El representante general de la casa «Bolinders» en España, don Hans T. Möller, de Barcelona, facilita a quien lo solicite, presupuestos para instalaciones completas, planos para barcos nuevos y proyectos de reforma para los antiguos, etc., habiendo contribuido con su incansable actividad, de eficaz modo, al gran desarrollo que los productos «Bolinders» han logrado en nuestra nación.

Para mayor garantía de los clientes, dicho agente dispone de grandes stocks de piezas de recambio y tiene siempre en nuestro país competentes ingenieros y montadores de la casa. Además proporciona en las mejores condiciones aceites combustibles y lubricantes, los más adecuados para sus motores. Tiene también en toda época motores en almacén.



Motor Bolinder's tipo «E», directamente reversible. Se construye de 16 a 80 caballos.



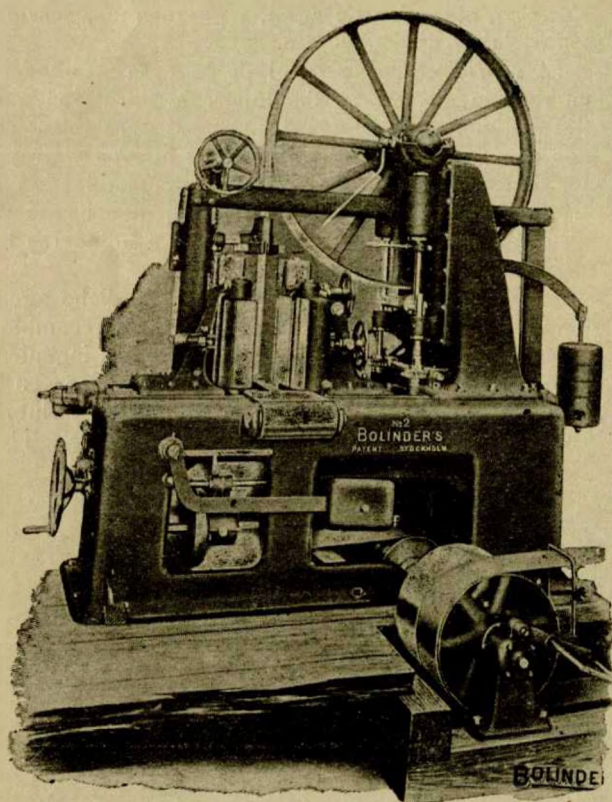
Acepilladora número 12 para maderas de 6 x 12 pulgadas. Se considera como la acepilladora más productiva que existe en la actualidad.

Sección de maquinaria para trabajar la madera

Constituye esta sección una de las antiguas especialidades de la casa «Bolinders». Ha sido de la mayor importancia la labor de esta casa con respecto a

cer cajas, máquinas para triturar madera; fresas patentadas, afiladoras, etc.

Los establecimientos «Bolinders» fueron los primeros que en Suecia se dedicaron en gran escala a la fabricación de máquinas de trabajar madera.

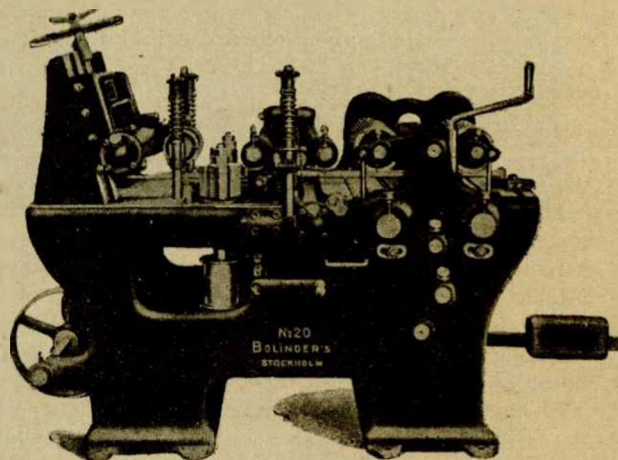


Sierra de cinta número 2. En ella puede variarse, estando funcionando, la velocidad de alimentación, entre 0 y 145 pies por minuto.

la industria maderera del Norte de Europa, ya que la casi totalidad de firmas dedicadas a dicha industria se hallan provistas de maquinaria «Bolinders».

Para dar una idea aproximada de las máquinas que esta sección produce, citaremos las siguientes:

Sierras alternativas, circulares, de cintas; sierras para recorte lateral y para fabricar listones; acepilladoras de la mayor producción del mundo, acepilladoras pequeñas, acepilladoras machihembradoras, máquinas de moldear; máquina automática para ha-

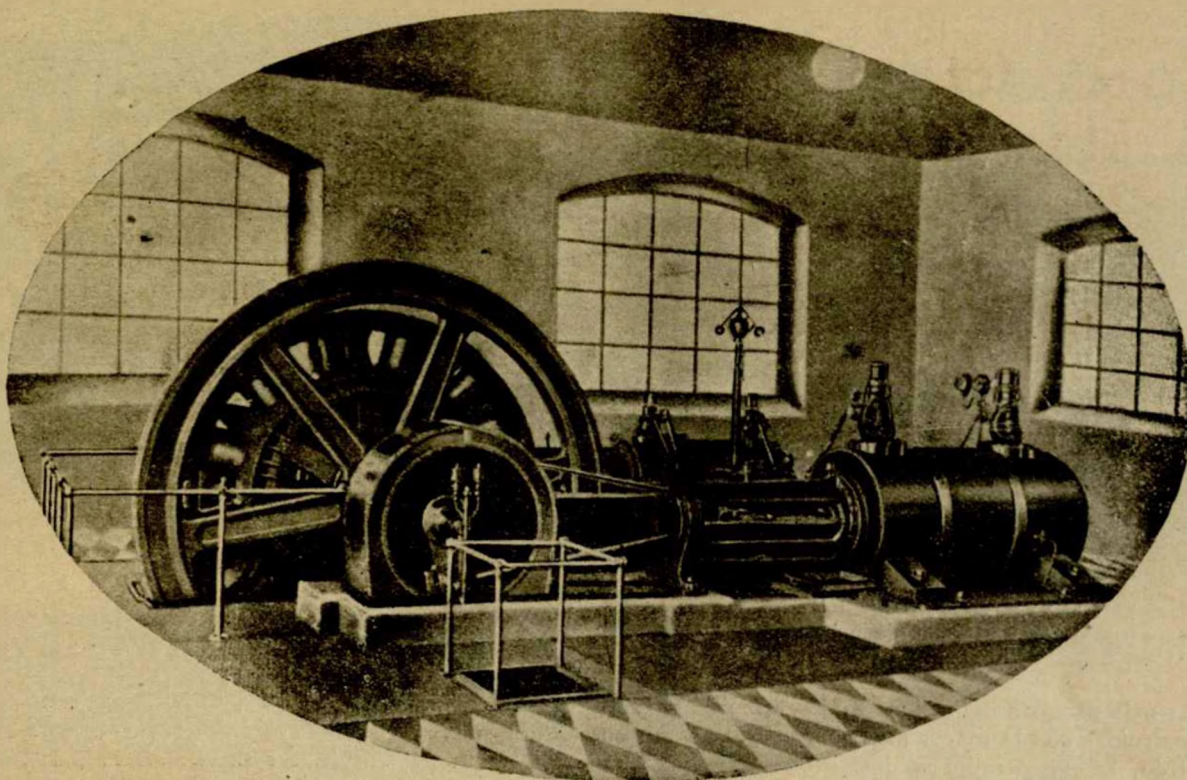


Acepillador Bolinder's número 24, con 4 ejes portacuchillas. Cepilla todas las dimensiones, hasta 3 x 12 pulgadas.

Sección de máquinas de vapor

Comprende esta sección la fabricación de máquinas y calderas de vapor, así como los trabajos en general inherentes a este ramo. Fueron construidas ya desde los principios de la casa «Bolinders» máquinas y calderas de vapor. La larga experiencia que dicha entidad ha adquirido en este ramo ha dado por resultado una variedad de excelentes tipos, entre los que merecen citarse en primer término las máquinas de vapor con distribución por válvulas, que se distinguen por su seguridad y por la gran economía de vapor que con su empleo se logra.

Una de las especialidades de la casa es la instalación de calderas de vapor para el empleo de combustibles de calidad inferior, como turba, desperdicios de madera, etc., combustibles que permiten obtener el vapor a un precio reducidísimo. La casa se encarga, si así lo desean los clientes, de entregar las instalaciones completas, con máquina, calderas, tuberías, etcétera.



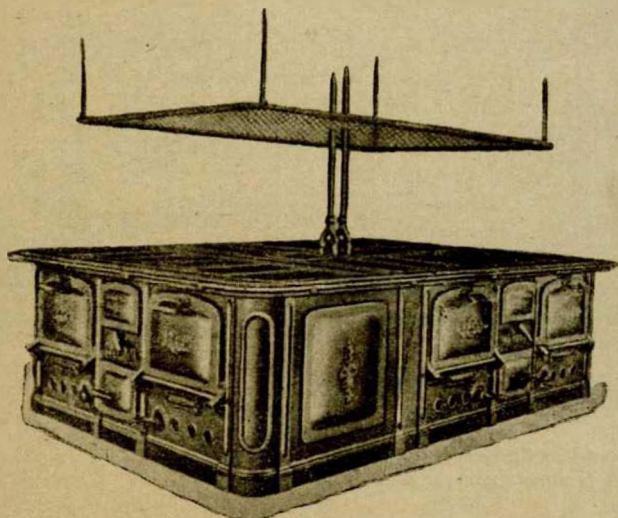
Máquina de vapor «compound», a distribución por válvulas, con condensador. Se construyen para potencias comprendidas entre 216 y 1,280 caballos efectivos.

Otras especialidades de la casa

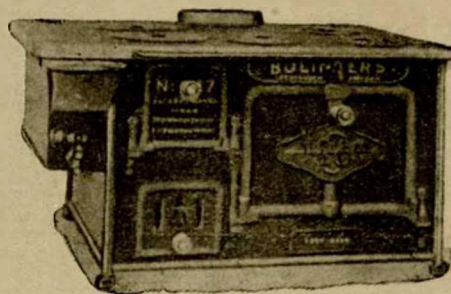
Fabrica la casa «Bolinders» cocinas económicas de todos tipos y tamaños, para uso de carbón, leña o gas; mesas para calentar, parrillas, hornos de gas, así como también estufas para calefacción de habita-

lo hotel, palacio, cuartel u hospital que no contara con uno o varios artículos «Bolinders», y son a docenas de millares los aparatos de gas y cocinas que anualmente se esparcen entre los hogares.

Las cocinas «Bolinders» satisfacen al más exigente, tanto por su elegancia y sólida construcción, como por su material de primera calidad y su economía de combustible. Una especialidad única de la casa,



Cocina Bolinder's para carbón, propia para hoteles, hospitales, etc.



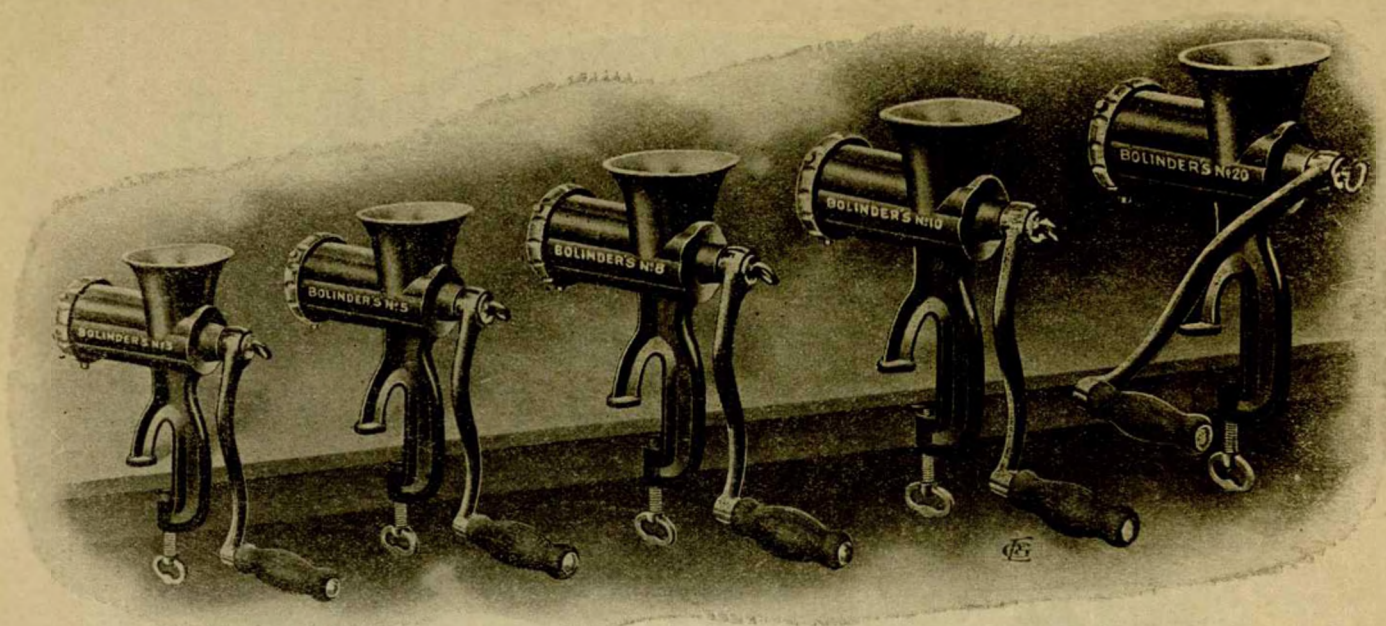
Cocina Bolinder's para carbón, especial para particulares

ciones y grandes locales. Este es el ramo con que los establecimientos «Bolinders» se hicieron conocer primeramente.

Sería sumamente difícil encontrar en Suecia un so-

es la cocina de plancha de acero con aislamiento de amianto; son cocinas de poco peso, que se encienden con gran rapidez, y que por tener hornos insuperables se adaptan muy bien a las necesidades de los buques y son exportadas en grandes cantidades.

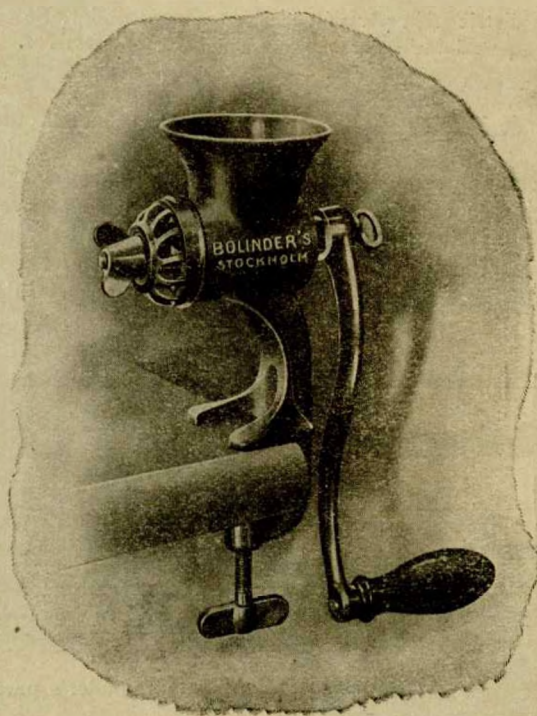
Las máquinas de picar carne «Bolinders», tipo «Standard», se construyen en nueve tamaños, y el sistema «Ideal», para carnes, verduras, frutas, etc., se fabrica en cuatro. Las máquinas que construye esta casa, son para cortar y no para moler ni desgarrar el alimento, quedando así reducida la pérdida de jugo



Tipos de máquinas de picar carne fabricadas por la casa Bolinder's.

a la más pequeña expresión. Todas las piezas están construidas con la mayor precisión y bajo un mismo patrón, lo que permite un intercambio de cada una

de Estocolmo. No podemos, como desearíamos y el asunto merece, ser más extensos; pero el agente general para España de la casa «Bolinders», da con la



Máquina de picar carne y verdura, tipo «Ideal», fabricada por la casa Bolinder's.

de ellas de un mismo tipo de máquina. Todas están estañadas con la mayor perfección, tanto interior como exteriormente, lo que las protege contra toda oxidación. Las máquinas de picar carne «Bolinders», auténticas, llevan este nombre estampado, el cual es garantía mundial de perfección.

He ahí concretamente expuestas las especialidades a que se dedica la importantísima casa «Bolinders»,

mayor satisfacción, a solicitud, cuantos datos o precios se le pidan referentes a los productos de sus representados. Como ya hemos indicado, dicho agente es don Hans T. Möller, cuyas oficinas se hallan en la Ronda de la Universidad, número 6, de nuestra ciudad.

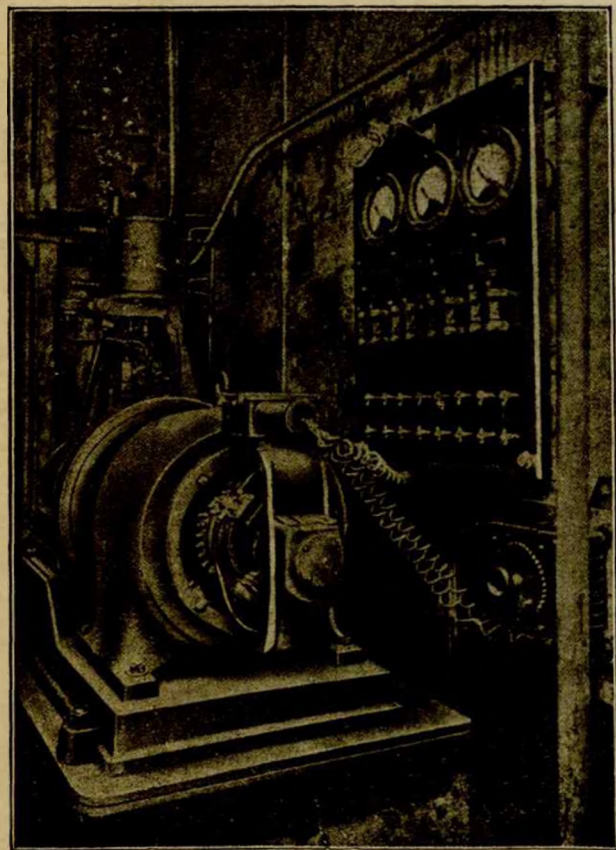
JAIME FONT MAS

INSTALACIONES ELECTRICAS MARINAS

Alegret, Grau y Compañía

En estas mismas columnas nos hemos ocupado ya alguna vez de esta razón social, dedicada a instalaciones eléctricas en general, muy especialmente a las marinas.

Hoy, como complemento a lo dicho anteriormente, queremos dar, para demostrar de manera evidente la importancia adquirida en su especialidad por la casa aludida, una relación de instalaciones por ella verificadas en diversos barcos. Desde luego, sólo podremos indicar las que nos son conocidas, pero ellas ya serán bastante para que el lector pueda hacerse cargo del importante lugar que en materia de instalaciones eléctricas navales ha llegado a ocupar la firma Alegret, Grau y Compañía.



Grupo electrógeno del vapor «Valmurián», instalado por la casa Alegret, Grau y Compañía.

Nada diremos de trabajos realizados en tierra por dicha casa, que son numerosísimos, ya que nuestro objeto es sólo hablar, hoy, de sus relaciones con la marina.

Agrupadas por Compañías, los barcos que tienen instalación eléctrica de la casa, son:

De la Compañía Naviera Sota y Aznar:

Vapores: «Upo-Mendi», «Gorbea-Mendi», «Urko-

Mendi», «Huntzar-Mendi», «Urkiola-Mendi», «Ordunte-Mendi» y «Arnaval-Mendi».

De la Compañía de Navegación Bengoea:

Vapores: «Aranzazu», «Donostia», «Azpeitia», «Benjamín», «Izarra» y «Borinquen».

De la Compañía Marítima Ballesteros:

Vapores: «Serafin Ballesteros», «Enrique Ballesteros» y «Ceferino Ballesteros».

De Hijos de Enrique Gironella:

Vapores: «Tirso», «Ampurdán», «Rita» y «Trini».

De la S. A. Domingo Mumbrú: vapores «Domingo Mumbrú», «Leonora» y «Ramón Mumbrú».

De D. Isaac Azteiza: vapor «Inés».

De los Astilleros de Gijón: vapor «Valmurián».

De la Marítima del Nervión: vapor «Mar del Norte».

De la Naviera Iturri: vapor «Iturri-Azkar».

De la Naviera Gascuña: vapor «Villasandino».

De la Naviera Vascongada: vapor «Conde de Abisalo».

De la Marítima Bilbao: vapor «Achuri».

De la Marítima Ibay: vapor «Ibay-Luce».

De la Anónima Unión: vapor «Eoli».

De la Navegación Begoñesa: vapores «Begoña número 4» y «Begoña número 5».

De la Navegación Bermeana: vapor «Bermeo».

De la Compañía Española de Navegación: vapor «Betis».

De Fábregas y Garcías: vapores «Teresa Fábregas» y «Manuel Espalio».

De don José Martínez Fernández: vapor «Tres Hermanos».

De don Ricardo Ortiz: vapor «Concha».

De don Angel F. Pérez: vapor «Emilia S. de Pérez».

De don Luis Ibrán: vapor «Begoña número 1».

De Hijos de Francisco Deza: vapor «Villagarcía».

De la Previsora Naval: vapor «Previsor».

De armadores extranjeros han sido hechas las instalaciones eléctricas de los siguientes barcos:

De la Société Generale de Transports Maritimes a Vapeur: vapor «Provence».

De don A. G. Z. Moumdjoglou: vapor «General Tournier».

De F. Puech Fils: velero «Coronel Driant».

En veleros nacionales:

Velero «María Milagros» y en la corbeta «Cristóbal Llusá», esta última propiedad de los señores viuda de Llusá y R. Masiá.

También se instaló por cuenta de la Compañía Nacional de Telegrafía sin hilos en los vapores «Arnús» y «P. de Satrustegui».

Y de los barcos intervenidos por el Estado español se verificaron instalaciones eléctricas en los vapores «España número 1» y «España número 6».

Hemos tenido ocasión de examinar detenidamente alguna de las instalaciones mencionadas, y de su examen deducimos, y así nos complacemos en afirmarlo, ya que se trata de una industria netamente nacional, que son perfectas como las mejor instaladas por casas extranjeras que hemos conocido.

NUESTROS GRANDES ESTABLECIMIENTOS DE CREDITO

El Banco de Cataluña

El potente desarrollo comercial e industrial de nuestra Patria exige de manera imperiosa, en materia financiera, la agrupación de los esfuerzos y de

Gandesa; el Banco Comercial de Tarragona (Tarragona); el Bolsin de Tarragona; Banco de Tortosa (Tortosa), y la Caja de Crédito y Economía de Ven-



la acción particular en organizaciones de máxima potencia, que permitan realizar la acción bancaria de manera tan intensa como el volumen actual de negocios requiere.

Todo proyecto bancario de gran envergura, tiene para nuestra economía una muy grande trascendencia. Comprendiéndolo así los banqueros señores Fábregas y Recasens, decidieron transformar su antigua Sociedad en una anónima que permitiera realizar los grandes proyectos que, en consonancia con las modernas necesidades, fueron en estos últimos tiempos concebidos y estudiados por los mencionados señores.

Y de su maduro estudio, nació el que está llamado a ocupar un preeminente lugar entre sus similares de nuestra nación, el BANCO DE CATALUÑA.

Sus fundadores, los señores Fábregas y Recasens, se propusieron, y el éxito va coronando sus laudables esfuerzos, dotar a nuestro país de un establecimiento de crédito organizado de conformidad con los métodos del moderno movimiento bancario, que les permita realizar una acción intensa y constante que corresponda a la importancia del comercio y de la industria de Cataluña.

Al dar principio a sus operaciones, el BANCO DE CATALUÑA se encontró ya en plena actividad. Adquiridos los negocios de la casa Fábregas y Recasens y contando como asociados a entidades de tanta importancia como el Banco de Reus, de Descuentos y Préstamos, el que cuenta con Sucursales y Agencias, aparte de la Central de Reus, en Falset, Mora de Ebro, Montblanch, Santa Coloma de Queralt y

drell, y asegurada la garantía del crédito obtenido, contando además, con la continuidad de la antigua organización con el nombramiento de Directores a favor de don E. Fábregas y don E. Recasens, no es de extrañar que, como ya hemos indicado, el éxito vaya coronando de manera completa la creciente actuación del novel Banco.

Es digno de hacer notar, además, que el BANCO DE CATALUÑA abrió sus negocios en Julio pasado, libre de toda carga, ya que la casa Fábregas y Recasens le cedió su Activo-Pasivo, sin añadir cantidad alguna como valoración por su excelente situación comercial ni por su instalación.

El Banco tiene escriturado un capital de 25 millones de pesetas, de los que dejó en cartera quince y de momento puso en circulación diez millones, cuya suma fué suscrita por los fundadores, y, la parte que para ello había sido reservada, fué muy rápidamente absorbida por amigos y clientes del Banco.

Forman el Consejo de Administración del BANCO DE CATALUÑA personas de tan sólido prestigio y capacidad en el mundo de los negocios, como son los siguientes señores:

Presidente

D. Evaristo Fábregas Pamies

Vice-Presidente

D. Eduardo Recasens Mercadé

Vocales

D. Pedro Garcías Seguí

D. Juan Llige Pagès

D. Tomás Millol Boch

D. Carlos Maristany Benito

D. Juan Pich Pon.
 D. Manuel Porcar Riudor
 D. Arturo Suque Sucona
 Secretario
 D. Pedro Coromina Montaña
 Directores
 D. Evaristo Fábregas Pamies
 D. Eduardo Recasens Mercadé

Previendo ya el gran desarrollo que las operaciones del Banco han de tomar, éste ha adquirido en propiedad, y una vez transformado convenientemente serán a él trasladadas las Oficinas del mismo, el espacioso inmueble señalado con el número 10 de la Rambla de los Estudios.

Los señores Fábregas y Recasens y su sucesor el BANCO DE CATALUÑA, han realizado ya diversas emisiones con gran éxito; han creado y llevado hasta la cúspide del mayor acierto, prósperos negocios de navegación, de electricidad y otros muy diversos que en tan gran escala han contribuido al actual desarrollo económico de nuestra región.

Para dar idea de la importancia adquirida por el Banco, copiamos a continuación algunos datos del movimiento comparativo de cuentas en los tres ejercicios completos que han transcurrido desde la fundación de la casa y en los cuatro meses de este año que van del 5 Febrero al 4 Junio.

	Ejercicio de 1917-18	Ejercicio de 1918-19	Ejercicio de 1919-20	Cuatro meses de 1920
Cuentas corrientes. . .	64.695.000	178.163.000	516.049.000	448.193.000
Valores	23.400.000	72.802.000	123.955.000	58.622.000
Corresponsales. . .	255.435.000	596.521.000	1347.944.000	1058.640.000
Cupones descontados	1.201.000	2.227.000	2.773.000	2.219.000
Cambio de monedas .	7.865.000	9.969.000	4.974.000	1.102.000
Papel extranjero . .	190.237.000	569.823.000	973.452.000	542.810.000
Cartera España . . .	10.258.000	29.186.000	46.399.000	18.722.000
Caja.	308.210.000	999.427.000	2394.351.000	800.198.000



La cifra de los Balances ha señalado cada año un nuevo y notorio avance. Al finalizar el primer ejercicio, el Activo ascendía a 8.423,855 pesetas. En 4 de Febrero de 1919, ascendía el Activo a 21.271,854 pesetas.

Un año más tarde, en 4 de Febrero de 1920, el Activo llegaba ya a 48.168,004 pesetas, llegando a alcanzar en 4 de Junio pasado, la respetable cantidad de 71.404,486 pesetas.

El público había ya dispensado de manera indubitable, su favor a los antecesores del BANCO DE CATALUÑA, señores Fábregas y Recasens, como lo demuestra el volumen adquirido por las Cuentas Corrientes, que al finalizar el primer año de vida social ascendía a 2.870,000 pesetas, para llegar a la suma de 19.758,724 pesetas en 5 de Febrero del corriente año.

Tratándose, como entonces, de una Sociedad colectiva, el que las Cuentas Corrientes alcanzaran tan señalado volumen significaba un hecho verdaderamente extraordinario, ya que es cosa bien sabida que

el capital prefiere situarse en las cuentas de las sociedades anónimas.

Cuando se creó el BANCO DE CATALUÑA, el volumen de Cuentas Corrientes ascendía ya a 34 millones de pesetas, de cuya cifra había más de 10 millones en moneda del país.

He ahí, pues, expuesto en breves rasgos, lo que es y lo que representa para nuestra región el BANCO DE CATALUÑA. Un dominio perfecto de la materia tratada, por parte de sus Directores y una completa compenetración entre éstos y sus empleados todos, altos y bajos, unido al favor que el público ha dispensado desde sus comienzos a la entidad bancaria descrita, han de hacer que ésta logre, en poco tiempo, ocupar entre sus similares el lugar y la importancia que sus patrióticos fundadores se han propuesto.

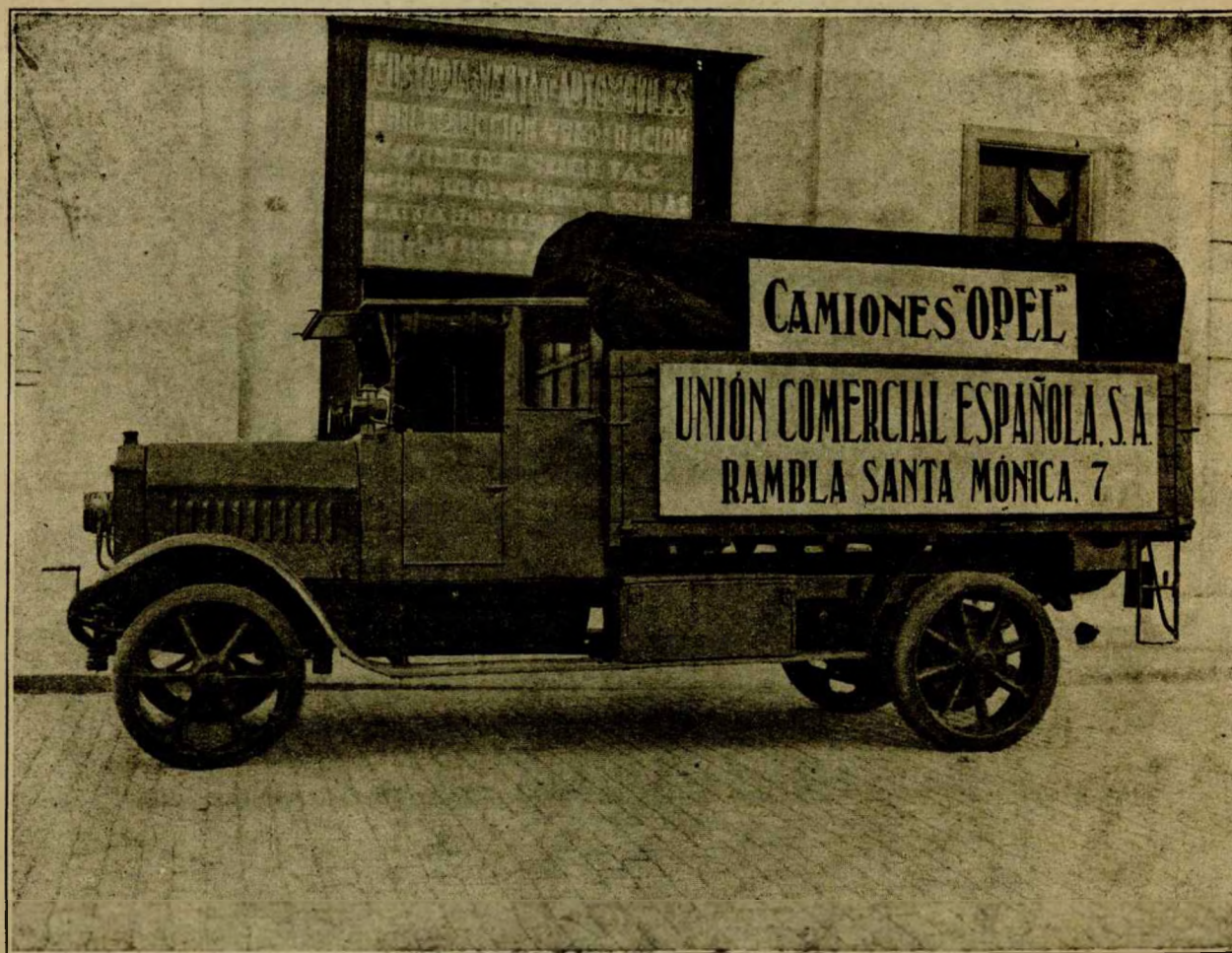
Todos los catalanes debemos de ello felicitarnos, ya que entidades como el BANCO DE CATALUÑA son las que necesita un país para llegar al máximo desarrollo económico posible.

Camiones industriales "Opel"

LA GRAN MARCA ALEMANA

Pocos países del mundo sienten como España la necesidad de acrecentar, en relación con las necesidades modernas, sus exiguos medios de transporte.

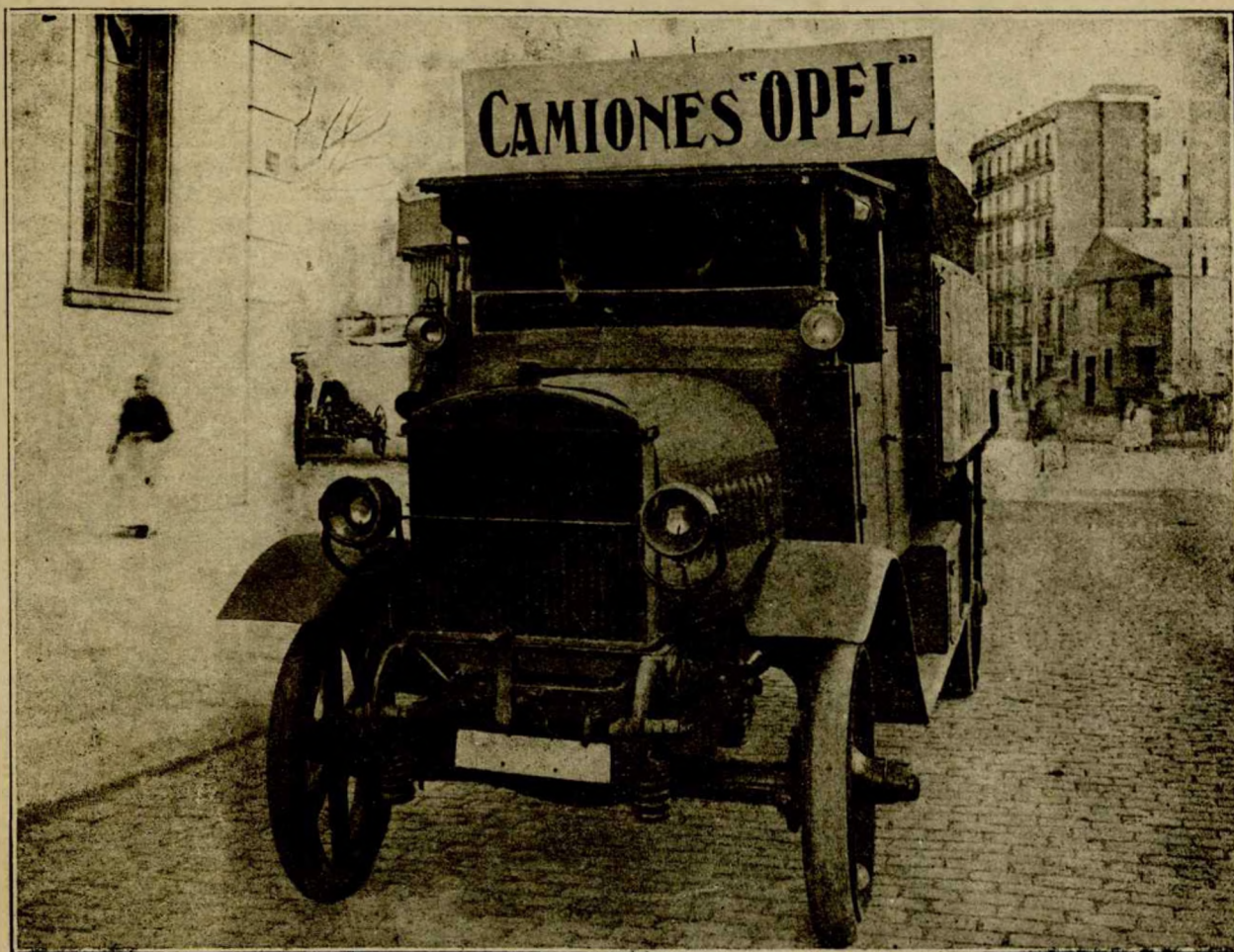
El número verdaderamente ridículo de kilómetros de línea férrea que poseemos, y su casi totalidad en vía única; el escasisimo, con buena parte de él poco



menos que inservible, material roto, y la más que deficiente, si se exceptúan muy contadas compañías, organización del tráfico, han obligado a nuestros comerciantes e industriales a procurarse otros medios de transporte que les permitan hacer frente al cada día más creciente tráfico.

Por este motivo son muy contadas las marcas de camiones industriales que han llegado a merecer la confianza de nuestros transportistas, y entre esas pocas ocupa la gran marca alemana «Opel» uno de los primeros lugares.

Y no podía suceder de otro modo si se tiene en



No cabía pensar en el transporte por tracción animal, que, aparte de su elevado precio, resultaba inaceptable por la desesperante lentitud del mismo. Sólo era dable seguir un camino: el empleo de grandes camiones industriales.

En pocos meses, el número de éstos que fueron adquiridos por nuestros industriales fué tal, que, por no encontrarse en nuestras ciudades y pueblos suficiente sitio cubierto para guardarlos, debieron acampar al descubierto. Las marcas que continuamente vemos transitar por nuestras calles y por nuestras carreteras son tantas, que difícilmente pueden ser retenidas en la memoria.

No obstante el especial cuidado con qué muchos industriales han procedido en la elección de sus camiones y de haber en gran número de casos escogido una marca bien conocida, los desengaños han sido numerosos.

¿Por qué? Pues, sencillamente, a causa del estado de la casi totalidad de nuestras carreteras, que es tal, que sólo un camión especialmente construido para circular por los más pésimos caminos y para soportar las más duras pruebas, puede atreverse a garantizar un transporte regular por ellas.

cuenta que el camión «Opel», en su tipo moderno, es verdaderamente un hijo de la guerra, de cuyas necesidades nació el actual camión, que con tanto, como merecido, éxito va conquistando nuestro mercado.

Obligado a transitar, durante más de cuatro mortales años, por caminos destrozados por continuos bombardeos, por caminos llenos, en muchos casos, de fango y de agua o nieve, adquirió en dicho período tantas modificaciones, aconsejadas por la continua experiencia de su pesado trabajo, que, al final de la contienda, y hablando con más propiedad, mucho antes del final de la guerra, llegó a poseer un grado tal de bondad y robustez, que el «Opel» fué el camión deseado por los millares de conductores militares al abastecimiento del ejército de operaciones dedicados.

Y en nuestro país, en esta época de trabajo, va repitiéndose el caso: el camión «Opel» constituye el anhelo de cuantos conductores se ven precisados a guiar camiones por nuestras carreteras, que, si no han sufrido, afortunadamente, bombardeo alguno, su estado es tal, que, con toda seguridad, nada tienen que envidiar, relativo a mal estado, a los caminos

que los «Opel» se veían obligados a recorrer en tiempo de guerra, aun a los más castigados por el fuego enemigo.

No está en nuestro ánimo, ni lo permite la índole de nuestra revista, hacer una descripción técnica de lo que son los camiones «Opel»; pero sí diremos que su robustez y la bondad del funcionamiento de su motor lo señalan, especialmente, además del servicio de carretera, el de cargas y descargas en nuestros puertos. En esta clase de trabajos es en donde más se requiere un carruaje de transporte en el que la posibilidad de una *panne* sea lo más remota posible, ya que las mercancías a transportar exigen, en la mayoría, por no decir en la totalidad de los casos, una entropa, o una retirada, ininterrumpida. Camiones como el mencionado constituyen, pues, un auxiliar indirecto, pero muy poderoso, de nuestra marina mercante.

Las características principales del camión que nos ocupa son:

Longitud total. . . . 6'40 metros.
Ancho 1'90 "
Altura total. 3'00 "
Motor de 40 H.P. de cuatro cilindros.
Magnetos Bosch a alta tensión
Carburador Pallas, con regulador automático de toma de aire.

Para asegurar mejor la rápida puesta en marcha, se dispone de un dispositivo llamado «Bosch-Anlasser», el que, al menor movimiento de la manivela de arranque, produce una rápida sucesión de chispas en

las bujías de encendido, lo suficientemente seguidas, y con la temperatura necesaria, para provocar el inmediato arranque. Estas chispas, originadas por una corriente a alta tensión, son obtenidas independientemente de las provenientes del magneto ordinario del coche.

Los camiones «Opel», en cuanto a presentación, son, ni más ni menos, lo que la inmensa mayoría de los que en el mercado se hallan, ya que no es posible, ni a ningún fin práctico conduciría, obtener en los carruajes de trabajo la esbeltez de líneas de los coches de turismo. Sin embargo, como puede apreciarse en las fotografías que publicamos, su aspecto general no deja de revestir una severa elegancia.

La fábrica Opel, dedicada sólo a la construcción de camiones y bicicletas, es inmensa, algo así como aquellas colosales manufacturas norteamericanas que asombran al mundo con su enorme producción. Se encuentra enclavada en Rüsselsheim, sobre el Meno. La importancia de dicha fábrica permite que sus camiones, a pesar de sus innegables ventajas, puedan venderse a precios que de ningún modo puedan tacharse de exagerados.

En el año 1911 un gran incendio destruyó la fábrica, la que fué inmediatamente reedificada bajo más modernos planes, y recién al declararse las hostilidades acababa de ser terminada y puesta en marcha, lo que le permitió prestar grandes servicios a su país en aquellas fechas, contribuyendo hoy, como factor de primer orden, al progreso de la humanidad.

J. CODINA

Alimentos Permanyer

Una nave cruzando el mar, aislada de momento del mundo productor, en contacto no más con los dos elementos síntesis de la naturaleza, tiene un sinnúmero de necesidades que perfectamente conocen los profesionales y amigos de la vida marina. Uno de los puntos principales, especialmente en las embarcaciones que no puedan calificarse de ciudades flotantes, es el de la alimentación.

Barcelona tiene una tradición marítima y la importancia de su puerto le ha hecho proveedora de buques de todos pelajes. El comercio conservero, la matanza de carne y otras industrias, tienen instalados en los barrios cercanos al muelle, despachos especiales enfocados hacia esta salida. Otras manufacturas en cambio, más especializadas, tienen emplazados los talleres cerca de aun donde llega la breva vivificadora. Tal sucede con la casa José Permanyer, montada en el número 2 del Pasco de Colón y 44 de la calle de la Merced.

Esta casa, dedicada a la panificación y derivados, que la actividad creciente ha llevado, es una prueba de hasta dónde puede llegar la labor porfiada y serena. Cuenta «La Universal»—tal es el nombre de la casa Permanyer,—118 años de existencia, pues fué fundado en 1802. En poder de los Permanyer está desde hace 60 años. Su actual propietario cuenta 45 años y sus primeros recuerdos se esfuman con las paredes de la casa. Hace 26 años que lleva el nombre de José Permanyer.

Cuando se entra en la fábrica, el olor óptimo de la harina reconforta al visitante. Pronto se echa de ver que un aspecto de bastante valor, es la galleta destinada a barcos.

El edificio donde está emplazada la citada manufactura de panificación, data de más de quinientos años, resultando el único que queda de las casas que primero se edificaron de cara a la muralla del mar. Y la casa esta tiene a más una sublime y rara celebridad.

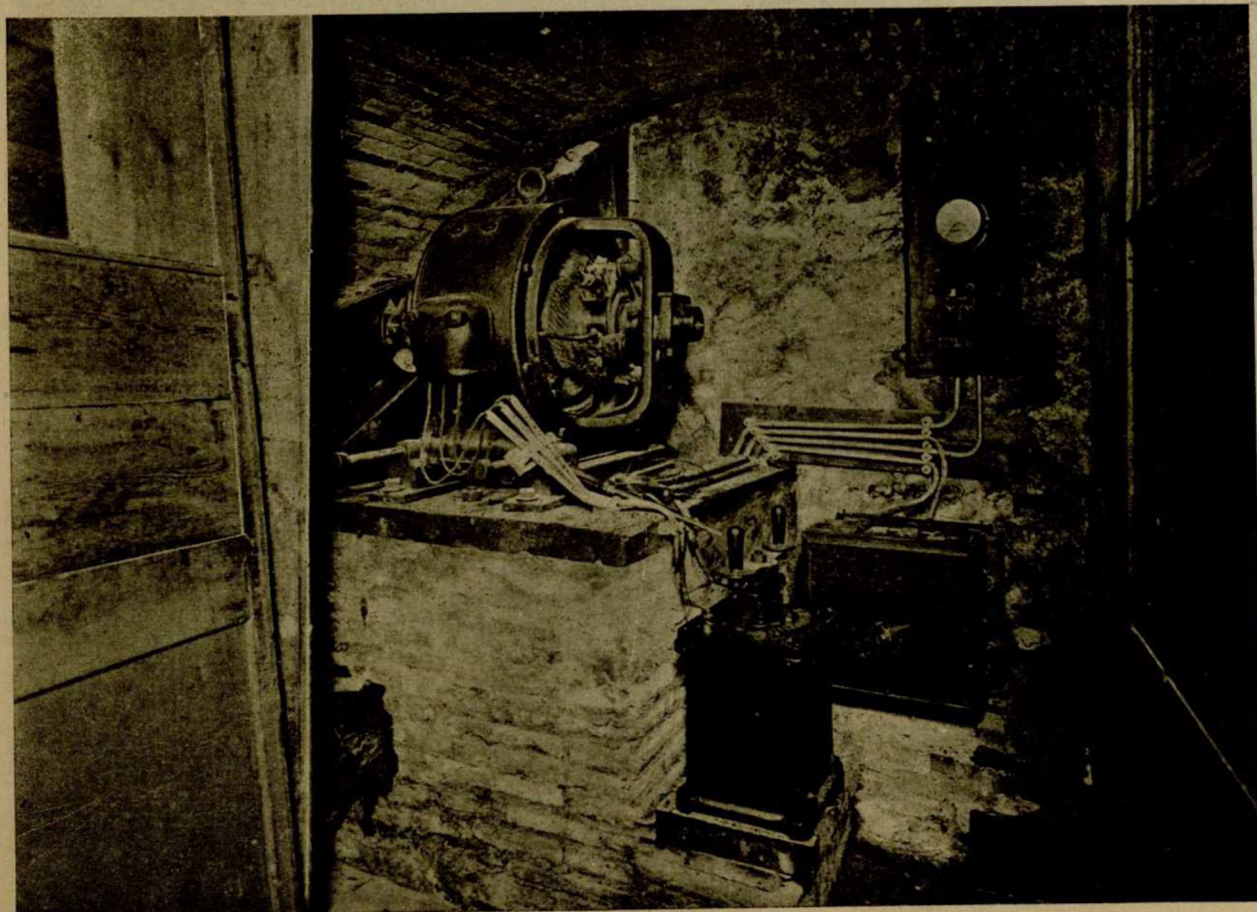
A la altura del segundo piso hay un busto, en el cual se vislumbra un caballero vestido tal como se nos presenta al inmortal hijo de Alcalá de Henares. La tradición barcelonesa señala la mansión como el lugar que habitó Cervantes cuando estuvo en Barcelona. ¿Tiene visos de verosimilitud la leyenda? Esto corresponde a los eruditos, pero sí que hemos de hacer notar que la descripción que el divino ingenio hace de Barcelona en el «Quijote», parece inspirada desde aquel lugar.

El mar, el puerto, Montjuich, las mismas calles, el concepto plácido y agradable que le proporciona la ciudad donde Alonso Quijano había de ser, vencido, todo tiene su ambiente en el lugar que nos ocupa.

En la manipulación de la galleta, es la casa Permanyer una de las más importantes, y, si nos apuran, la única de España.—Se remite el artículo a todos los puertos de la península y a la Guinea Es-



Despacho de la casa Permanyer.



Motor eléctrico a corriente continua que mueve las diversas máquinas de que se compone la instalación de la casa Permanyer.

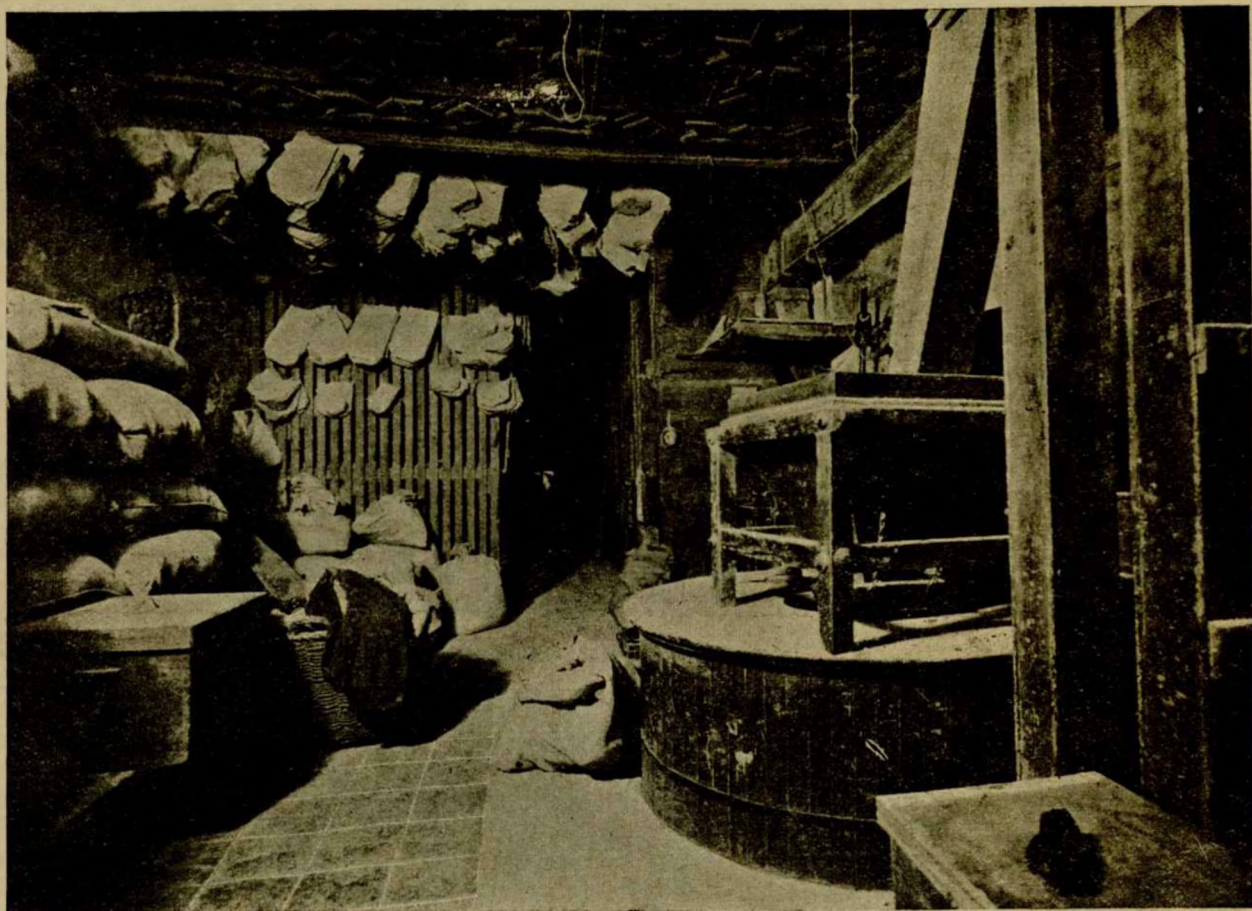
pañola. Su larga duración sin que aparezcan agentes destructores, ha sido su mejor elogio. Galleta salida de sus talleres, ha tenido una duración indefinida.

En un cuadro, cubierta por cristal y contenida por marco, hay en el despacho una galleta, que aun presenta señales de sana comestibilidad. Una leyenda señala su origen: Fué embarcada el 6 de Julio de 1891, hizo una larga travesía por aguas lejanas y al volver, fué guardada como una reliquia y ella

casa. Los hemos recogido y estampado para que nuestras apreciaciones no fueran tachadas de hiperbolismo.

Los suministros de víveres a que hemos hecho referencia, eran en su mayor parte basados en la galleta. Este es el producto clásico de la casa, cuyo dueño cifra en el comestible este su más grande orgullo laborador.

Y realmente puede estar satisfecho de su galleta y de la larga duración que tiene. La multitud de



Vista parcial de una de las naves almacén.

proclama no el esmero, el acierto con que el artículo se trabaja.

La casa, aunque grande, modesta por su fondo y por su forma tiene también sus anales de gloria.

En 1893, las tropas españolas, como una indicación de lo que más tarde había de hacerse en gran escala, tuvieron, repeliendo ataques rifeños, que romper el cordón de asfixia que oprimía Melilla. En aquella lucha, que costó la vida al general Margallo, Permanyer avitualló al ejército.

Durante el conflicto hispano-americano de 1898, tanto el ejército como la armada española, fueron aprovisionados por la casa de la cual, rindiendo tributo a la justicia, escribimos. La escuadra del almirante Cámara, que iba en ayuda de Filipinas, llevaba víveres Permanyer y la infausta del marino Cervera, al surcar el Atlántico llevaba sesenta toneladas de la indicada substancia.

Los datos señalados indican la importancia de la

consumidores que tiene lo atestigua. Por el mar van infinidad de clientes, que llegan a los más apartados parajes y por toda la periferia ibérica posee un anillo de compradores de semejante galleta, círculo completado con otro que se extiende por la costa africana, desde el Muluya hasta Río de Oro, salpicando Canarias, Fernando Póo y restantes posesiones de España que baña el Atlántico.

Es la mejor galleta por excelencia.

En un puerto donde siempre hay ancladas tantas embarcaciones como el nuestro, se consume pan, ya que resulta para las tripulaciones una novedad sabrosa. Permanyer provee de pan a gran parte de la población flotante de los muelles.

Otro artículo que ha dado éxito a la casa, es la harina de galleta destinada a las grandes fábricas de chocolate. Las más importantes de Barcelona y Cataluña son sus clientes y envía a las de provincias. De esta harina también se expenden respa-

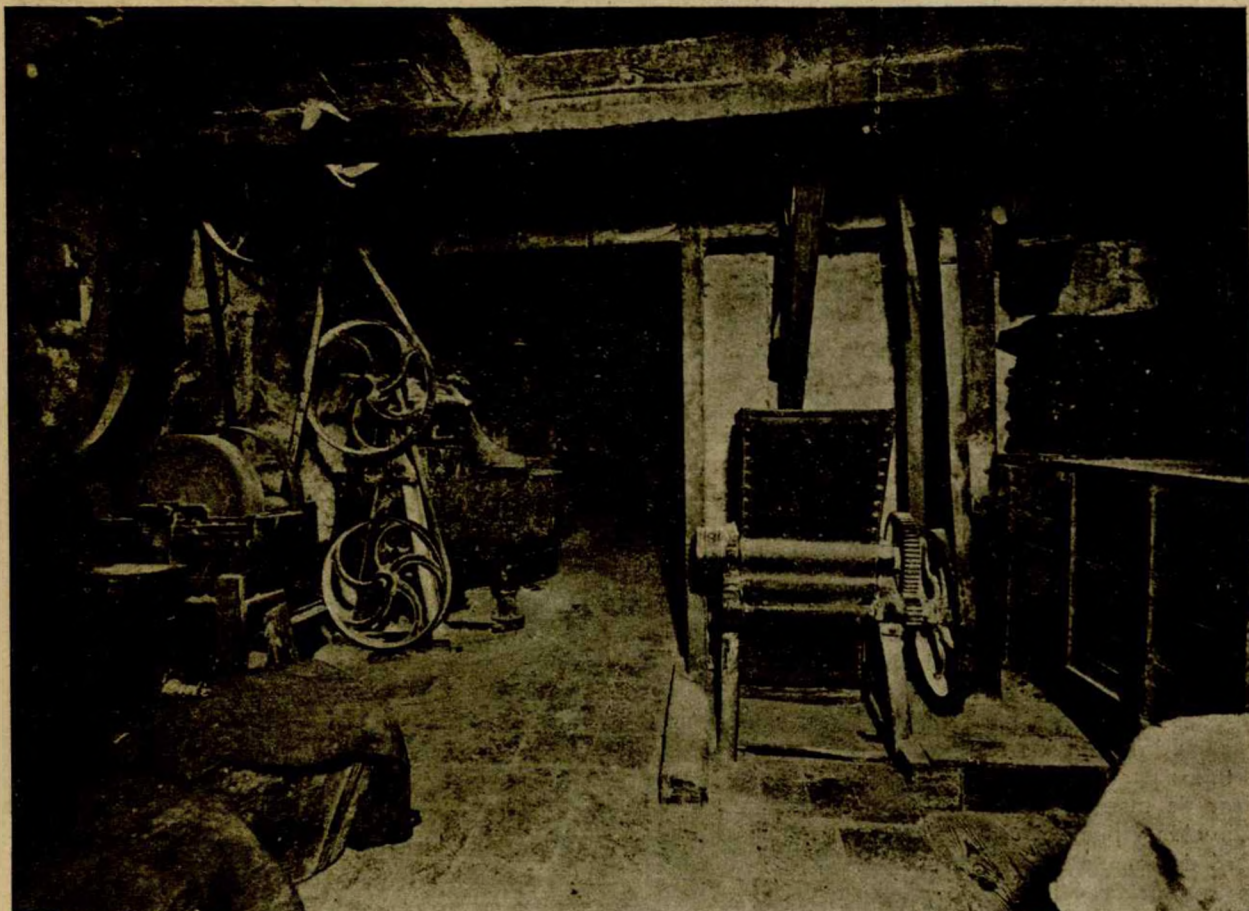
bles cantidades para los colmados, panaderías, hoteles y tiendas de comestibles, con destino a los guisos que la reclaman.

Mas a pesar de todas estas narraciones, queda aún para explicar algo que ha dado renombre general a la casa. Nos referimos al Puré Permayer.

El Puré Permayer, es un agradable producto vegetal, basado en el trigo. El objetivo perseguido al iniciarse su difusión, fué el de proporcionar a la marina un elemento agradable al par que nutritivo,

la Exposición Marítima que está anunciada para no lejano plazo en Barcelona y que no ha podido celebrarse aún por necesitar su importancia el adecuado margen de obra previa.

Una visita a sus laboratorios y talleres, es agradable en extremo. Posee la casa maquinaria perfecta, siendo el utillaje, en conjunto, de lo más progresivo que puede exigirse. Tanto los hornos como las máquinas depuradoras y las de amasar, hacen honor a los prestigios de la casa.



Parte de la maquinaria de la casa.

y por este fin posee en alto grado las propiedades de la conservación a través del medio y del tiempo. Pero el éxito conseguido entre la gente curtida por el sol y el aire salado, resonó tierra adentro y hoy los establecimientos de cierto «cachet», donde se expenden artículos de comer, tienen el paré.

Las palabras «Puré Permayer», están registradas en el ministerio de Fomento, para ofrecer al público una garantía de autenticidad. (En las etiquetas que cubren los botes, la marca, a más del concepto indicador más arriba expresado, es una alegoría con el águila dominadora encima del globo terráqueo.)

En la Exposición de artículos de Higiene, celebrada el año 1919 en Milán, obtuvo la casa un diploma de honor, medalla de oro y cruz de mérito, trofeos que decoran el despacho.

Se prepara la casa Permayer para concurrir a

Estos párrafos que anteceden, dicen bien claramente lo que la casa José Permayer es. En atención a ello, ponemos sordina a lo que aun pensábamos añadir, y marcamos el punto de fin.

ALIBERT.

Engranajes cortados a máquina
Font y Campabadal,
S. en C.

Cortes, 490

— Teléfono 3351 A.

BARCELONA

INDUSTRIAS MECANICAS NACIONALES

Alegret y Orta

Pocos talleres han logrado en nuestro país, en un periodo de tiempo relativamente corto, un crédito industrial tan elevado como el obtenido por la casa Alegret y Orta.

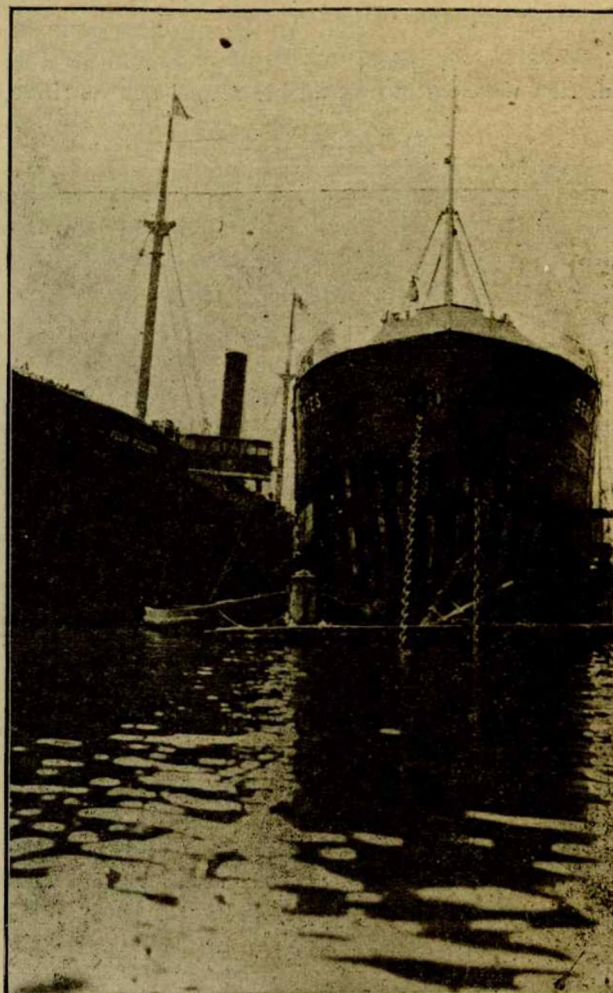
Tanto en reparaciones navales como en trabajos terrestres, especialmente en cuestiones de calderería, han sabido los señores mencionados adquirir una muy justa fama, y no sólo entre nosotros, mas también en el extranjero.

Podríamos citar muchas grandes reparaciones navales realizadas por la casa Alegret y Orta, pero con sólo mencionar la de aquel trasatlántico francés «Provence», de la Compañía de Transportes Marítimos a vapor, de Marsella, torpedeado, como se recordará, junto al puerto de Palamós, y cuya reparación fué muy laboriosa, ya es más que suficiente para que el lector pueda formarse una idea de la importancia de la casa que nos ocupa.

Y no es solamente en materia naval donde los señores Alegret y Orta lograron uno de los primeros puestos entre los talleres de nuestra región; en el ramo de calderería, y de manera muy señalada en sus aplicaciones a las fábricas de tintes y aprestos, son también justamente apreciados entre nuestros industriales.

Y la causa de su éxito, aparte de la reconocida competencia y actividad de sus gerentes y personal director, estriba en haber sabido montar sus talleres con maquinaria moderna, condición indispensable hoy más que nunca, para luchar con garantías de éxito.

Unase a ello una modernísima instalación electro-pneumática para las pruebas de calderas, depósitos y tubos por ellos fabricados, lo que permite garantizar de manera absoluta, los productos de su fabricación y podremos formarnos idea de una casa verdaderamente equipada para emprender con la mayor rapidez y éxito, cualquier construcción o reparación: tal es, en definitiva, la de Alegret y Orta, que tanto honra la industria mecánica nacional.



El vapor «Serantes», durante la reparación en él efectuada por la casa Alegret y Orta.

MUEBLES : DECORACION : SUNTUOSIDAD : DISTINCION

La antigua Casa Homs

Una de las demostraciones del refinamiento, que a pesar de los pesimistas agoreros vivimos, es la de la decoración y amueblamiento interior de las habitaciones. Barcelona, y con ella gran parte del país, demuestra cultivando esta forma de civilización que, tanto como el exterior de sus espléndidas fachadas, cultiva el embellecimiento de puertas adentro.

Más que en la joven elegante que va por la calle y la dama lujosamente ataviada y el caballero encoquetado, la suprema distinción estriba en el arreglo de la casa. Entrad a un domicilio y, más que las galas

y perifollos, el decorado y los muebles os darán exacta idea del espíritu y de la posición de los moradores.

En la sociedad actual, en medio de sus grandes conmociones, se plasman ante el observador dos grandes corrientes: una, que con dinero fácilmente adquirido busca el placer en el torbellino del mundo, y otra, que, calculando el esfuerzo que representa el crearse una posición, ama el hogar. En definitiva, la tendencia última, que podríamos llamar doméstica, es la que basará las generaciones futuras, y creando la casa agradable ayudará a formar ideas de placidez. Las gentes

que esto hagan serán las que habrán embellecido estéticamente lo que se encierra entre las paredes que más amamos.

Todos los hombres, sea cual sea su condición, pueden conducirse con maneras distinguidas, y a esto tienen deber de aspirar como ideal humano de perfeccionamiento. Pero a veces los anhelos estéticos necesitan la contraposición ajena, la norma de la moda y el consejo del especializado. Así, el arte puede perder en originalidad, pero tiene una suprema armonía.

UNA CASA EN MARCHA

Para construir y orientar en el arte decorativo y amueblamiento, existen en Barcelona multitud de establecimientos donde se ofrecen los productos al comprador. Se distinguen algunos por especialidades. De entre los muchos que hemos conocido, ninguno ha



D. Enrique Jorba, Director-Gerente

causado una impresión tan profunda como la denominada Antigua Casa Homs, situada en la calle de Pelayo, 50.

Es un establecimiento que llevaba desde hace años una vibración de avance, y en los últimos tiempos ha adquirido vuelos tan amplios, que los fundadores no podían ni soñarlos. Delante de sus salones de exposición desfila diariamente una multitud curiosa. Las personas más distinguidas de la capital visitan a menudo la casa.

Cúmplenos, al decir esto, señalar una de las causas del aumento que la Antigua Casa Homs ha experimentado.

La casa está fundada desde 1898, es decir, desde hace 22 años, pero en los últimos tiempos se ha encargado de la dirección comercial don Enrique Jorba. Este señor, hombre de una enorme capacidad de trabajo, a pesar de una apariencia muy equilibrada y serena, es quien ha dado al establecimiento el empuje actual. Sabe estar el gerente en todas partes, sabe siempre

situarse quedamente en el lugar eficaz, conoce los gustos del público y del comprador, domina la técnica de



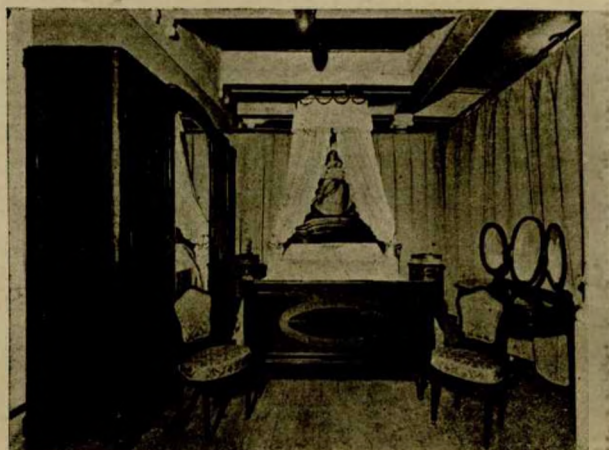
Estilo exclusivo de la casa

la ebanistería, posee una gran cultura artística, acompañada de la erudición estilista, que le hace dominador de las épocas históricas, y, por fin, está al corriente, con fina percepción, de las nuevas manifestaciones decorativas destinadas a invadir el mundo.

Con un hombre de tales condiciones, es natural que la Antigua Casa Homs doblara el paso en su camino adelante.

MUEBLES COMERCIALES

Antes de entrar adelante hemos de hablar de algo



Dormitorio estilo moderno, modelo exclusivo de la casa

que representa la parte más ligera. Las filigranas de arte ya aparecerán conforme verá el amable lector.

Los muebles americanos para despacho, he aquí al-

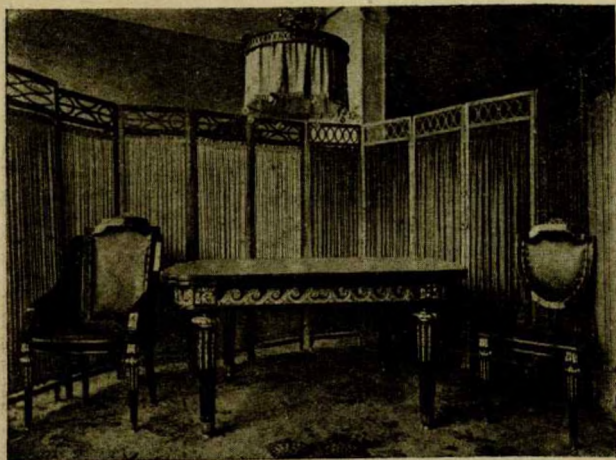
go que ha proporcionado transacciones sin fin. Se han creado en Barcelona ininidad de Bancos nuevos, ya



Exclusivo de la casa

que los principales del mundo han venido a instalarse a la capital catalana, los establecimientos de crédito que ya existían han ensanchado sus tareas y han puesto sucursales en muchas partes del Noroeste de España; el crédito ofrecido y las ventajas de la guerra para nuestro país han hecho ofrecer nuevas actividades industriales y mercantiles. Todo esto han sido despachos que se levantaban, despachos que en una gran parte han sido amueblados por la Casa Homs.

Ha montado una sección especial para dedicarse exclusivamente al género, y los catálogos acusan una variedad de modelos bastante larga. Ciento cincuenta y seis muestras diferentes presenta para este sector, y esto en un artículo de necesidad, donde el lujo queda



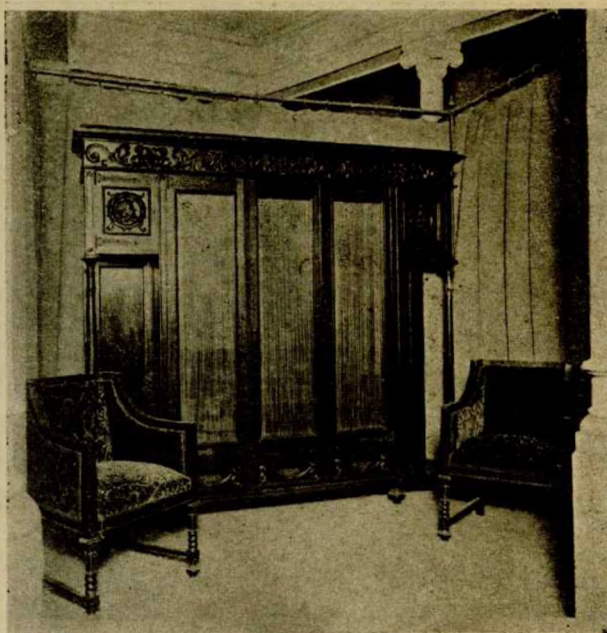
Mesa y sillones estilo Luis XVI

reducido a una forzosa simplicidad de líneas, dice mucho de la inventiva y profusidad que saben dar los artífices de la casa.

Mesas, armarios, clasificadores, sillas, sillones, divanes, paragüeros, perchas, lámparas, todo esto variado, mezclado en tipos entre medio, buscando utilidad y comodidad a fin de hallar el máximo rendimiento es lo que se ve en la sección esta.

Han proporcionado los muebles para despacho éxitos grandes a la casa, obtenidos sin preocupación, por ser tarea que no necesitaba en una manufactura montada en la forma de la de Homs, grandes esfuerzos cerebrales. Se tomaba la nota, se oprimía un botón, cada empleado ocupaba su sitio y como una brujería el milagro quedaba hecho.

Pero semejante celeridad pasmosa quedaba relegada para las instalaciones destinadas al comercio y al público. Para los despachos de las casas particulares, para el prócer y el jurisconsulto guardaba exquisideces donde el sentimiento ha corrido parejas con las horas de cálculo y cuidados prolijos en la ejecución.



Armario estilo Renacimiento

Y así, en una sala hemos visto un suntuoso despacho Renacimiento del primer período. El tono era oscuro, la tapicería apropiada, el terciopelo de las sillas antiguo. Edificio que pudiera hacer juego con este despacho sólo hay en Barcelona la casa del Arceadiano, de delante la Catedral, futuro museo donde existe ahora el Colegio de Abogados. Mirándolo con su armario al fondo cerrado, se pensaba en la pompa de Miguel Angel y también en las hazañas elegantes de los Borgia y de los Médicis.

Este es el mérito. Al lado del practicismo más objetivo, algo que mueve el ánimo a las grandes emotividades.

EL DIVINO COMEDOR

Expuesto a la vista del público, en el lugar más bello y ostensible de la casa, separado de la calle por espacioso cristal y teniendo como avanzada un perfecto transatlántico en miniatura, hay uno de los más bellos juegos de comedor que se han construido.

Pertenece al estilo Luis XVI, siempre bello y ele-



Nuevo modelo exclusivo de la casa

gante, que atraviesa todas las épocas para ofrecernos su frescura original e inmutable. La pluma no acierta a describir los tonos y preciosidad del comedor, porque el juego de las líneas y del colorido hablan ante todo al sentimiento estético, y las cosas de la emoción difícilmente pueden expresarse en palabras más o menos escogidas. Intentaremos, sin embargo, decir algo.

El bufet tiene al fondo una luna biselada, centrada y colocada muy a propósito. Los plafones son de mosaico. De los artísticos capiteles arranca horizontalmente una delicada grega de metal. El mármol de brecha tiene vetas violeta demostradoras del hierro que contiene.

El trinchante, de proporciones esbeltas, está montado conforme al gusto del mueble anterior.

La mesa es automática, rodeada también por gregas metálicas, las cuales abundan en todas las piezas del juego. Contiene cinco gruesos de caoba de mucha exactitud y puede ensancharse en los cuatro sentidos.

La vitrina posee la elegancia coquetona del estilo, acompañada de la seriedad pertinente. Los plafones mosaicos, los pisos de cristal y a los lados cristales curvados.

La caja del reloj se puede señalar como un acierto de líneas en una clase de objetos donde en la mayor parte de los casos preside una monotonía desesperante.

Van también cuatro sillones con los brazos a propósito para que no estorben al acercarse a la mesa, siendo un modelo de ligereza.

Y, finalmente, seis sillas haciendo juego, forman el completo de tan estupendo comedor.

El tono oscuro natural de la caoba, con reflejos guinda, es el dominante, y el oro y las pardas tonalidades del mosaico de los plafones dan una seriedad

rica, que se lleva en seguida la atención del visitante.

DETALLES

Después de contemplado lo que antecede, otras impresiones agradables se van sucediendo siguiendo los salones de la Antigua Casa Homs.



Modelo exclusivo de la casa

Los comedores en estilo egipcio abundan, produciendo el efecto severo que acostumbra el arte del gran pueblo camita. Hay también un hermoso comedor estilo Luis XVI construido en roble.

Luis XV y Luis XVI tienen sillerías representativas. El dorado luciente aprisiona la rosa asalmonada o el celeste. Los estriados, las rosas, los lacitos, la línea de grano y perla hacen revivir en la mente recuerdos versallescós.



Mesa y sillón estilo Renacimiento

Los dormitorios es algo especial que llama la atención por su novedad y variedad. Los armarios de luna y dos lunas, sencillos y suntuosos, forman legión. Los modelos de camas también son variadísimos, dominando, como es gusto imperante, el tipo diáfano de las líneas sencillas.

Hay dormitorios ingleses y de los nuevos, construyéndose al mismo tiempo modelos especiales. Los cuartos para jovencita y joven son otro aspecto interesante de la casa, igualmente que los cuartos de color. Para las salitas destinadas a los niños hay camas gemelas que guardan relación con el conjunto.

Los muebles de junco esmaltados para el veraneo, tanto en *chaise-longue* como en sillones, parece que están pidiendo la galería ancha, el jardín con *parterres* y arena de la quinta soberbia cercana al mar o elevada hacia arriba de la fresca montaña.

Pasan más salones, propios para el tipo burgués, y bajamos al sótano.

Allí el mueble corriente pero bueno, desde el de recibidor hasta el de dormitorio, pasando por despachos, salas, comedores, etc., está apretado en cantidades verdaderamente asombrosas.

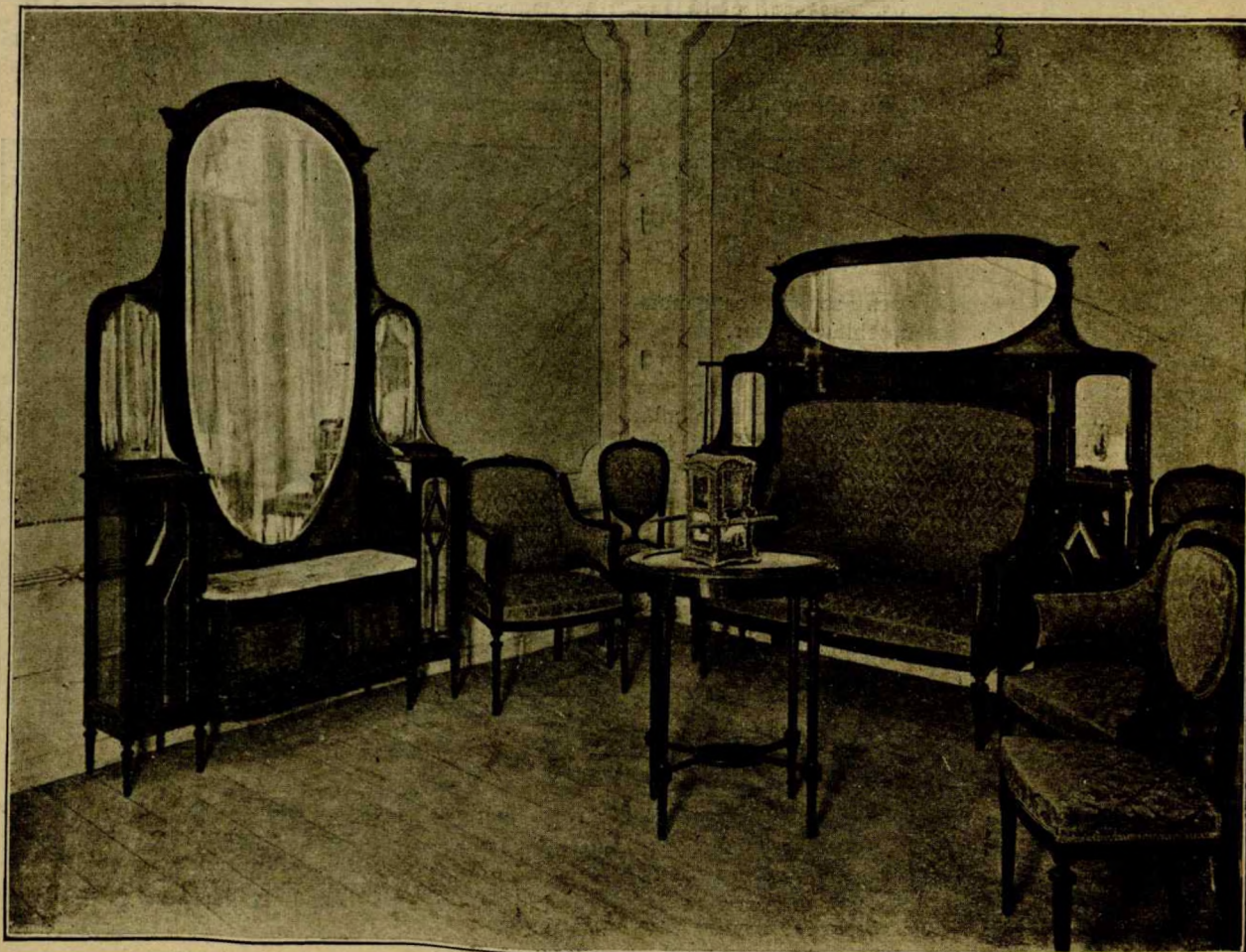
FINAL

En quince días puede el establecimiento dejar un piso completamente decorado y amueblado.

La renovación que don Enrique Jorba ha imprimido a la casa se traduce en todos los órdenes. Las demás casas similares se han encontrado que no podían competir.

Una visita a los talleres es sumamente provechosa para el amigo de contemplar la fuerza enorme del trabajo. Están situados en un espacioso solar del Ensanche barcelonés. El utillaje de que disponen es moderno y de precisión. Las amplias naves despiden el olor de los extractos que se usan en la ebanistería.

Si uno no viera las transformaciones que se hacen de sección a sección, si no se tocaran las barras que



Salón estilo moderno.

después forman, sabiamente combinadas, el todo, el convertir la madera bruta en muebles riquísimos parecería obra de mágica.

El gerente ha comprendido esto que pensábamos y nos ha llevado a un rincón y nos ha hecho una confidencia.

Dentro de poco expondrá al establecimiento de la calle de Pelayo un mueblaje completo que llamará poderosamente la atención. Se trata de un alarde de gusto y riqueza en forma tal, que será el más grande sin duda que se ha producido en España. El público y los inteligentes se sentirán sorprendidos.

Comedor de novedad extremada, salón con escultura, bellezas doradas, en fin, una verdadera joya dentro de la ebanistería. Tal es algo de lo que puede anunciarse.

Será únicamente para ser expuesto. Quién ha de utilizarlo, una discreción elemental nos obliga a callarlo.

Los lectores así ya están advertidos de algo de lo que es y representa la Antigua Casa Homs.

JOSÉ OROMÍ

La política del Petróleo

(Por el capital interés que para la marina tiene en la actualidad cuanto con los combustibles líquidos se refiera, reproducimos este interesantísimo trabajo, publicado en La Vanguardia del 24 de Octubre pasado.)

No tema el lector que se halle ante un artículo incendiario. Han progresado de tal manera los medios de destrucción de que puede echar mano el hombre, que el siniestro petrolero de antaño resultaría en la actualidad un ser inocentón y de procedimientos moderados, del cual no vale la pena de ocuparse. El petróleo ha llegado a ser en la vida moderna una de las materias más importantes de la industria, con influencia económica muy marcada en los balances comerciales de muchas naciones; y esto basta para explicar que haya de existir, como efectivamente existe, una política del petróleo, como hay una política del carbón y una política del hierro, de las cuales puede hallarse rastro muy visible en los acontecimientos internacionales de la época contemporánea.

El petróleo es un combustible líquido que, como el carbón de piedra, se extrae de las entrañas de la tierra. Como este último, procede de la transformación de restos orgánicos, que quedaron sepultados en lejanos períodos geológicos; con la diferencia de que mientras que el carbón mineral procede evidentemente de materias vegetales, no se sabe exactamente cómo se ha producido, si bien muchos opinan que se deriva de materias de origen animal, probablemente peces. Se conocía ya en época remotísima la utilidad del petróleo para alimentar las lámparas; pero se usaba en muy raras comarcas, como eran algunas islas griegas, en las márgenes del mar Caspio, y el Norte de Italia. El *fuego eterno*, de que hablan textos antiquísimos, refiriéndose a regiones del Asia occidental, era debido a la combustión de los gases que surgían constantemente de los terrenos petrolíferos situados junto al Caspio.

La explotación regular de los pozos de petróleo que se descubrieron en América, particularmente en el estado de Pensilvania, hizo que en el pasado siglo se propagara de una manera prodigiosa el alumbrado por medio del aceite mineral, para lo cual se idearon diversas lámparas, que compitieron ventajosamente con las que utilizaban los aceites vegetales. Los negocios

que se realizaron con el petróleo fueron de tal importancia, que se desarrolló una verdadera fiebre—la fiebre del petróleo—para encontrar y explotar nuevos yacimientos del precioso líquido.

La propagación del alumbrado por medio del gas, primero, y más tarde el empleo, para el mismo fin, de la electricidad y del acetileno, parecían motivo suficiente para que el petróleo perdiera su importancia comercial y para que se calmara, por lo tanto, el furor que se había manifestado para extraerlo de las entrañas de la tierra. Pero, si la aplicación del aceite mineral al alumbrado no siguió la progresión creciente que antes podía haberse creído, en cambio nuevas aplicaciones del combustible líquido alcanzaron inusitado valor. Sometido el petróleo a destilaciones escalonadas, de él se obtuvieron variados productos. Entre ellos figuró en primer término el aceite destinado al engrase de la maquinaria, y esta aplicación fué, y continúa siendo, tan importante, que ella sola bastaría para asignar al petróleo un papel industrial de primer orden. Pero no habla de ser la utilidad del petróleo o de sus derivados, como materias lubricantes, la que había de coronar el triunfo del aceite mineral, pues la invención y rápida propagación de los motores llamados de combustión interna habían de llevar el precioso líquido a un punto tan culminante, que sus aplicaciones caracterizan el modo de ser y de vivir de la generación actual, diferenciándola esencialmente de todas las que la han precedido en la historia del mundo. En efecto, si el hombre de nuestra época puede andar, con velocidades increíbles, por esas calles y esas carreteras, tragando kilómetros y más kilómetros, es porque puede echar mano de esos motores, hasta hace pocos años desconocidos, que utilizan combustibles líquidos, y principalmente esencias—como la que, no con propiedad, llamamos bencina—derivadas del petróleo. Si han sido posibles los submarinos, que han cambiado esencialmente los métodos de la guerra naval, y estuvieron a punto de influir decisivamente en el resultado final de la gran guerra, es porque los motores de explosión interna, de formas adecuadas, permitieron realizar este empeño, tenido antes por quimérico, de la navegación por debajo del agua. Y si, atraída nuestra atención por singular ruido, levantamos la cabeza y podemos observar cómo por encima de ella cruza los espacios, rápido como una bala, el maravilloso aeroplano, es gracias a que el motor, alimen-

tado por el combustible líquido, potente y ligero, ha hecho posible el vuelo del hombre, permitiéndole trasladarse en corto tiempo a puntos separados por largas distancias, anteriormente imposibles de recorrer en el breve tiempo que para ello exige la navegación aérea.

El petróleo ha sido el germen de todos estos inventos. Ciertamente que se han hallado sustitutos de sus esencias en las que se extraen del alquitrán, que se origina principalmente en las fábricas de gas, pero estas materias sustitutivas difícilmente alcanzan las propiedades sobresalientes de las que se destilan del petróleo; de modo que la competencia que éste sufre en el mercado, por el empleo de tales sustitutivos, está muy lejos de haber menguado el valor del aceite mineral. Desarrolladas enormemente las aplicaciones de los motores antes indicados, y en especial los destinados a los carruajes automóviles, el consumo del petróleo ha llegado a alcanzar proporciones fabulosas. Imposible fijar la cifra exacta de este consumo, que aumenta grandemente de año en año, pero se estima en la actualidad, la producción, en más de quinientos millones de barriles anuales, cada barril de una capacidad de 160 litros; la mayor parte del consumo está asegurado por los Estados Unidos. Méjico posee igualmente una riqueza de petróleo considerable, de tal manera, que los solos pozos mejicanos, convenientemente explotados, podrían asegurar el consumo mundial del codiciado líquido. Un solo pozo mejicano, el «Cerro azul, número 1», ha llegado a producir más de doscientos mil barriles diarios.

Algunos maliciosos, que conocen el valor de esa riqueza natural que posee Méjico, consideran que no son ajenas a la política americana del petróleo las diversas convulsiones que ha sufrido Méjico en estos últimos años, convulsiones que han inducido a los Estados Unidos a fijarse muy detenidamente en los negocios interiores de la República mejicana.

Y no son tampoco ajenas a esa misma política del

petróleo, en concepto de muchos, ciertas decisiones del gobierno de Londres en asuntos de carácter internacional. Inglaterra sabe que debe gran parte de su poderío al carbón; pero, previsora en sus cálculos, estima, en la época presente, que el carbón no es todo lo que necesita una potencia de primer orden para sostener su papel y defender su existencia en caso de guerra. De aquí que los Gobiernos de la Gran Bretaña no se hayan conformado con que el país que dirigen sea necesariamente tributario de los Estados Unidos, en lo que al petróleo y a sus derivados se refiera, y por esto pusieron sus ojos en las márgenes del golfo Pérsico, y en la misma Persia y en la Palestina, y en otras varias regiones asiáticas, que poseen pozos de petróleo, con objeto de asegurarse cantidades importantes del que ha llegado a ser líquido vital de las naciones modernas.

En Europa no existen, conocidos, tantos yacimientos de petróleo como los que poseen América y Asia. Rusia y Rumania, tienen, sin embargo, una producción bastante considerable, por más que la primera, por efecto de la guerra, ha perdido importantes territorios petrolíferos, que han pasado a manos de Polonia. Francia hallará, en sus nuevas posesiones de Siria, una parte del petróleo que necesita para su consumo, para el cual le darán igualmente facilidades Rumania y Polonia, con las cuales aquélla tiene buena amistad. Existe en la nación vecina un Comisario especial del Gobierno, que tiene a su cargo cuanto concierne al petróleo y a sus derivados, y el programa de este funcionario tiene por características asegurar el abastecimiento de Francia, defender en este punto del petróleo y sus esencias los intereses de Francia en el extranjero, y, finalmente, activar la producción nacional. La política del petróleo preocupa a todos los gobernantes que no están libres de la funesta manía de pensar en lo que conviene a los países que administran.

MARIANO RUBIÓ Y BELLVÉ

La Navigazione Generale Italiana

Dos colosos del mar

La «Navigazione Generale Italiana» es una compañía de las que más honran al esfuerzo que está realizando el país itálico para ocupar un lugar preeminente en las actividades humanas. Su flota corre por los mares y los diestros tripulantes a su servicio saben demostrar que no en vano en ellos está confiado un pabellón.

Como corresponde a una línea italiana, el itinerario mimado es el que se dirige a la América del Sud. Las relaciones entre la cuna de la civilización latina y el nuevo continente de la parte meridional son desde hace lustros muy estrechas, y en la obra de crecimiento de las repúblicas colombinas mucho han contribuido los aluviones italianos, hasta el punto que semejante corriente hacia imaginar la parte preponderante que Italia tendría en la colonización americana si hoy, de golpe y porrazo, se descubrieran las tierras transatlánticas.

Barcelona da también un gran contingente de viajeros con destino a la América del Sud. Relaciones económicas intensas, amigos de conocer tierras nuevas, viajes por motivos familiares, placeres de turis-

mo, todo ayuda a dar un contingente numeroso de pasajeros que, unido a los de Italia, pueblan las grandes casas flotantes de la N. G. I.

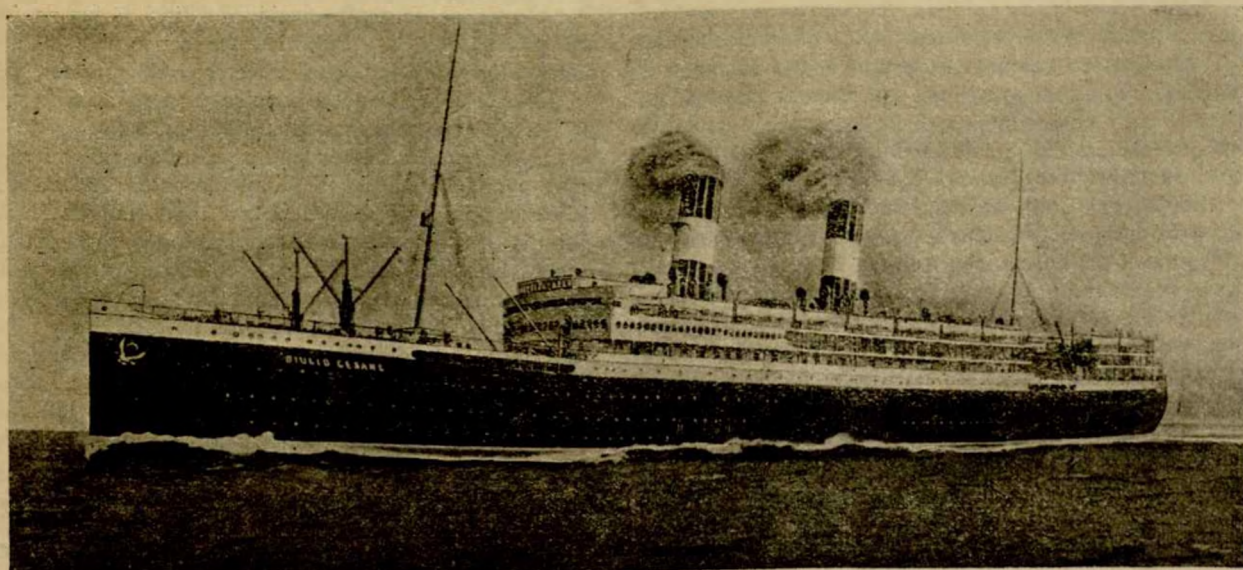
La compañía ésta, destinados a la línea Génova-Buenos Aires, posee dos grandes vapores construidos recientemente: el «Dailio» y el «Giulio Cesare». El último fué construido en los astilleros «Swan, Hunter & Wigham Richarchon Ltd. Wallsend */ Tyne», y el primero en los de Ansaldo. Sus características son iguales.

Tienen cada uno 200 metros de eslora, desplazan 27,000 toneladas, poseen cuatro hélices, desarrollando una marcha de 20 nudos. Los cuatro motores a turbinas crean una potencia de 23,000 H.P. Presenta la embarcación 24 metros de manga y 38 de puntal.

El vapor puede alojar 300 pasajeros de la clase de lujo y 300 de la de segunda, alojados con una grandeza y comodidad inusitada. El confort se ha obtenido principalmente con sacrificio del espacio utilizable a bordo. Porque los salones, los gabinetes, los departamentos de lujo, los camarotes, etc., es decir, todos los locales destinados a los pasajeros, son de

una amplitud inusitada, hasta el punto de dar la ilusión de encontrarse en un verdadero palacio flotante. Bastará hacer notar que el gran salón de fies-

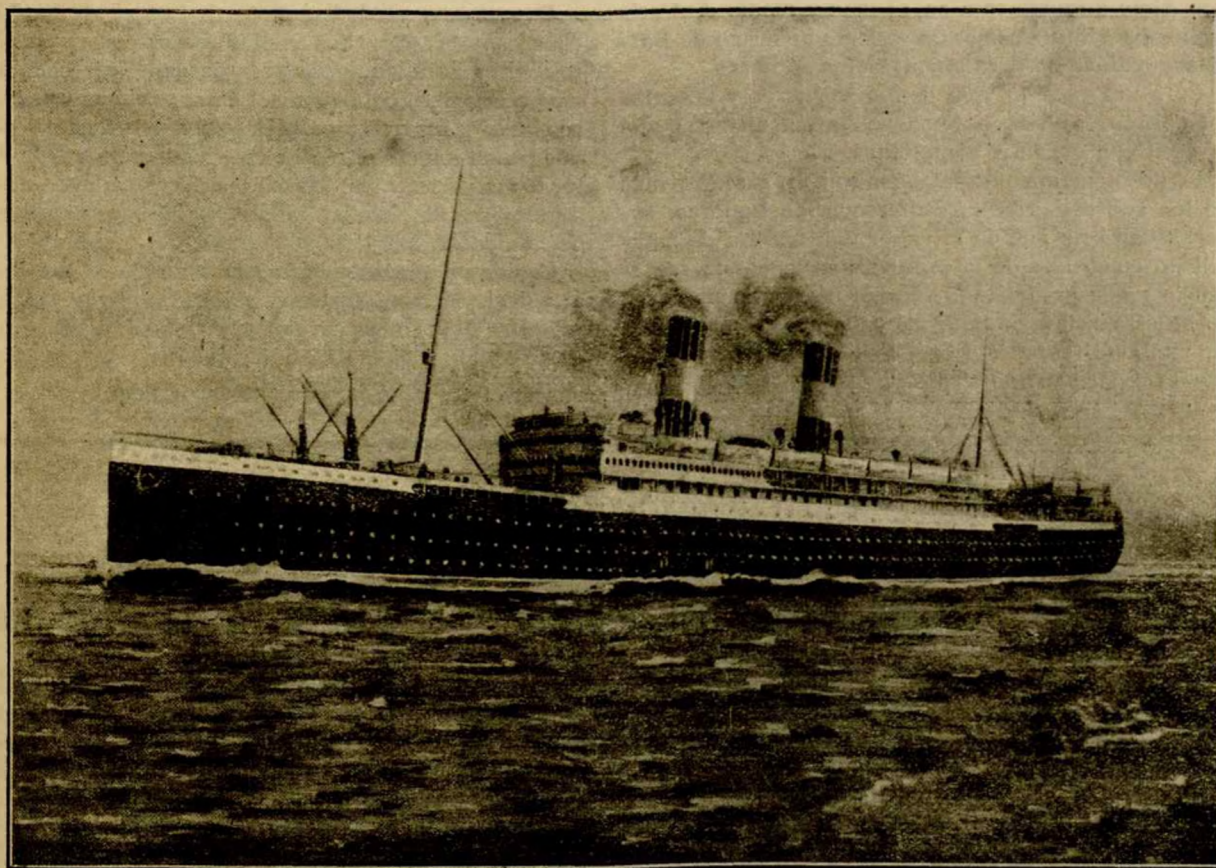
nadora, peluquero, bazar; existe un hotel con suntuosos comedores, de los cuales el principal mide una superficie de 400 metros cuadrados y una altura has-



El trasatlántico italiano «Giulio Cesare», de 27,000 toneladas.

tas mide 220 metros cuadrados de superficie, que las cubiertas de paseo son verdaderas calles de la an-

ta la cúpula de nueve metros, con salones de baile, salas de *sport* para niños, para fumadores, salón de



Trasatlántico italiano «Duilio» de 27.000 toneladas.

chura de cinco metros y que su desarrollo es tal que puede ofrecer al pasajero de primera clase un paseo de cerca medio kilómetro.

A bordo hay cine, modista, costurera, florista, pei-

lectura y biblioteca, con galerías que unen por ambos lados los distintos salones, con una longitud de 70 metros, café, grandioso *hall* de 250 metros cuadrados, donde se dan conciertos orquestales de primer

orden. Se encuentra también un periódico diario (el periódico del Atlántico), que inserta las noticias de actualidad de todo el mundo. Además, el servicio es esmerado y bajo la dirección de los grandes hoteles Bristol y Savoia, de Génova, es cuanto más refinado y rico pueda desearse, mientras sus alojamientos son distribuidos en camarotes de una o dos plazas y en departamentos de gran lujo con anexos salones, baños, etc., y en los cuales se ha igualado y superado la disposición del pasaje de los más grandes transatlánticos hoy en ejercicio. La decoración, proyectos y dibujos del Com. Ducrot, se inspira en el período de arte comprendido entre los años 1774 y 1814, estilo Luis XVI, Directorio, Adams, Imperio, y es cuanto existe de más clásico y de más elegante a un tiempo. Es superfluo añadir que no faltan ascensores, aparatos de ventilación sistema Thermo-Tanks (renovadores del aire 25 veces por hora), calefacción, talleres de lavado y planchado, teléfonos, etc.

Los cuartos de baño instalados a bordo de estos vapores son de tal modo numerosos, que sólo la primera clase posee un centenar de ellos, en una proporción por término medio de uno por cada tres personas, proporción no alcanzada por ninguno de los vapores construidos ni en construcción.

El balanceo, ya poco sensible en estos vapores de tan gran mole, está todavía atenuado con un sistema de cajas contra el balanceo «Frahm», de reconocida eficacia.

En 13 días y medio se trasladan de Génova a Buenos Aires e igualmente en 13 días y medio de París a Buenos Aires, pues estos vapores invierten de Barcelona a Buenos Aires unos 12 días 20 horas.

Para asegurar la vida de los pasajeros y ponerlos a cubierto, se tienen tomadas varias medidas que ofrecen una garantía completa.

Los compartimentos-estancos son 17, o sean 7 más de los que prescribe la conferencia de Londres, superioridad esta que da al vapor una reserva de flotabilidad cuádruple de la prescrita en la citada conferencia y que garantiza la eficacia náutica, aun en caso de alguna avería equivalente a un 40 por 100 de su vitalidad, caso este casi imposible, teniendo en cuenta especialmente el itinerario de este servicio en

el Mediterráneo y Sud-América, es decir, en mares tranquilos y sin nieblas.

Tienen el «Giulio Cesare» y el «Diulio» dobles fondos en todo lo largo del vapor.

La popa es de conformación del tipo de los navíos de guerra, que da a la embarcación mayor solidez y tiene además la indiscutible ventaja de suprimir las trepidaciones de la popa usuales y en su insólita anchura, que asegura una estabilidad perfecta.

Las compuertas de incendio permiten aislar inmediatamente el peligro, mediante la caída automática desde el puente de gigantescas compuertas metálicas que dividen el vapor en varias secciones en la totalidad de la eslora del mismo. Además contra este peligro existe también una gran tubería de agua y de vapor, con numerosos avisadores de incendio y aparatos extintores diseminados en todos los locales, servida por un escogido y competente personal. También todos los sitios, aun con poco peligro de inflamación o de contacto con el calor, están revestidos y protegidos con exceso con sustancias ignífugas e incombustibles.

Se dispone también de telegrafía sin hilos, la cual, además de ser un excelente medio informativo, es una gran arma de salvamento, ya que así la nave no está aislada del mundo.

Completan la seguridad los señaladores submarinos, de utilidad excepcional en los casos de niebla, pues sirven para indicar con la debida anticipación la proximidad de barcos o de la costa.

Poseen una verdadera flota de botes, algunos de ellos a motor, provistos en abundancia con víveres de reserva y de agua, y capaces de embarcar cómodamente la entera población del barco, aunque éste esté completo y supere su pasaje a 3,000 personas; y, por fin, tienen los útiles, aparatos y medios de salvamento, los más recientes, los más perfeccionados y aconsejados por la práctica, y por los últimos adelantos de la ciencia.

Los datos que anteceden señalan los portentos que el palacio flotante encierra, y los detalles de su instalación quizás otro día nos ocupen. Baste decir que es un hotel como el Ritz que corre por el agua y está hecha su gráfica explicación con exactitud.

CONSTRUCCION NAVAL INGLESA

Botadura de un vapor en los Astilleros de John I. Thornycroft & C.^o Ltd.

Los Astilleros Thornycroft de Southampton, cuya fama es mundial, se hallan nuevamente en plena actividad desde la terminación de la guerra, y decimos nuevamente, para referirnos a una actividad consagrada en buena parte a la construcción de buques a la marina mercante dedicados, ya que durante las hostilidades el trabajo fué en ellos activísimo, pero, como es lógico, se hallaban entonces ocupados en construcciones y reparaciones relacionadas con la marina militar.

Nuestro corresponsal en aquel puerto, nos remite los siguientes datos de la casa Thornycroft y de la botadura que recientemente ha tenido lugar en sus astilleros.

La firma John I. Thornycroft, es conocida, y justamente apreciada por todos los almirantazgos del mundo, por su calidad de proyectistas y constructores de contratorpederos destinados a la Marina británica y a las Armadas de muchos otros países. Muchos de estos barcos de guerra, han sido, en su tiempo, los más veloces del mundo; a este efecto, alcanzó la enorme marcha de 40'4 millas náuticas por hora.

En la actualidad, Thornycroft dedica también sus valiosos recursos a la construcción de buques mercantes, y el 12 de Octubre pasado, fué botado en sus astilleros al vapor «Ville de St. Amarin», construido por encargo del Groupement Industriel de Charbons et Transports de Rouen (Francia). Es el segundo va-

por que desde que terminó la guerra, ha sido botado en aquellos astilleros.

La ceremonia de la botadura fué solemnísimas, habiendo apadrinado al «Ville de St. Amarin», personalmente, la Princesa Prabhavassiddi, Princesa de Kambaeng Bejar de Siam, a la que acompañaba su ilustre esposo y su bella hija. El acto se celebró bajo las formalidades de ritual, con toda felicidad.

El nuevo barco fué construido bajo plano estudiado por sus propios constructores, y es del tipo de pozo, con toldilla. Su quilla había sido colocada el 30 de Octubre de 1919.

Son sus características principales, las siguientes:

Esloza entre perpendiculares . . .	73,15 metros
Manga de fuera a fuera de miembros	

en la cuaderna maestra . . .	10,97 "
------------------------------	---------

Puntal de construcción . . .	5,63 "
------------------------------	--------

Calado . . .	5,10 "
--------------	--------

Tonelaje de carga . . .	2,000 Tdas.
-------------------------	-------------

Su casco es de acero dulce y ha sido construido bajo la inspección del Lloyds Register, siendo su clasificación 100 A L para vapores de carga. Tiene dos bodegas, una a proa y otra a popa, la capacidad total de las cuales es de 2,500 metros cúbicos. Sus carboneras le permiten cargar 150 toneladas de combustible.

Para lastre de agua dispone, además del doble fondo celular, de dos tanques, situados, el uno en la parte de proa y en la popa el otro.

La máquina es de triple expansión, de una potencia igual a 900 caballos indicados y ha sido construida en los talleres Thornycroft. Sus cilindros tienen, respectivamente, diámetros iguales a 46, 76 y 127 centí-

metros, siendo la carrera del pistón de 61 centímetros. El andar previsto a plena carga, es de unas 10 millas por hora.

El vapor se obtiene en dos calderas de dos hogares cada una de ellas. Son de 3,20 metros de longitud por 4,01 de diámetro, trabajando a una presión de 12,67 kilogramos por centímetro cuadrado. La bomba de circulación es del tipo Drysdale; la de servicio general y la de alimentación, ambos del tipo Duplex, han sido suministradas por Carruthers, mientras que la bomba que sirve los tanques de lastre, del tipo Duplex, ha sido adquirida a la casa Mumford.

Para la carga se dispone de cuatro maquinillas, dos para cada bodega. Dispone el barco de ocho puntales de pino tea, capaces cada uno de ellos para soportar normalmente tres toneladas y media. Existen cuatro grandes escotillas. La disposición de todo ello permite cargar o descargar con gran rapidez cualquier cargamento.

Las cámaras para el capitán y oficiales, se hallan situadas en el centro del barco y el alojamiento de la tripulación está bajo el castillo.

Se espera dejar el barco listo para navegar en unas seis semanas y el propio día de la botadura fué puesta la quilla de otro vapor de 2,000 toneladas, que se construye para los señores Embiricos Limited de Holland House, Bury Street de Londres.

Inútil decir que tratándose de una unidad construida por los Astilleros Thornycroft, sus líneas son muy esbeltas y su construcción sólida y perfectamente acabada.

W. BLAYNAY.

Información General

CRÓNICA DE LOS PUERTOS

Cadaqués

A fines del pasado Octubre, embarrancó, en medio de un temporal muy duro, en las cercanías de este puerto, el pailebot francés «Douaumont», que de Marsella se dirigía a Burdeos con cargamento de ladrillos.

La situación de su tripulación, compuesta en total de 34 hombres, era comprometidísima, ya que el barco, azotado por los golpes de mar, iba rompiéndose contra las rocas. Con un bello gesto de heroísmo, los pescadores de este puerto lanzaron al agua el bote salvavidas de la estación de salvamento, y, después de inauditos esfuerzos, exponiendo a cada instante sus vidas, lograron acercarse al barco embarrancado y salvar parte de sus tripulantes.

Como quiera que el temporal arreciaba, en vista de la imposibilidad de acercarse nuevamente al barco naufragado, se le envió por medio de lanza-cabos, uno, estableciendo de este modo la comunicación entre el barco y la costa. Desgraciadamente, al empezar el salvamento de los tripulantes que a bordo quedaban, se rompió el cabo, cayendo al mar dos marinos del «Douaumont», los que perecieron ahogados.

No por eso se arredraron los valientes marinos de

esta población, sino que despreciando nuevamente el inmenso peligro que representaba en aquellos momentos el temporal en pleno desarrollo, se lanzaron con el bote salvavidas al mar, logrando, después de titánicos esfuerzos, llegar al «Douaumont», y salvar al resto de sus tripulantes.

El barco embarrancado fué construido el año 1917 en Seattle (Estados Unidos), por la casa «Ponget Sons». Su casco era de madera y estaba provisto de dos motores auxiliares de propulsión. Su tonelaje de registro total se elevaba a 1,607 unidades.

El «Douaumont» había pedido auxilio por telegrafía sin hilos tan pronto como las averías que le dejaron sin gobierno a merced del temporal fueron notadas, mas, desgraciadamente, su demanda no fué recogida por ningún barco.

Los tripulantes salvados se muestran agradecidísimos a sus salvadores y a la población entera, que les acogió con el mayor cariño, prodigándoles los mayores cuidados—alguno de los salvados se hallaba herido—tan pronto llegaron a tierra.

Tanto las autoridades todas de Cadaqués, como cuantos contribuyeron al salvamento de los tripulantes del «Douaumont», muy especialmente los que tripulaban el bote salvavidas, se hicieron dignos de los mayores elogios.

Es de esperar que serán debidamente recompensa-

dos por nuestro Gobierno, aunque tememos que la lucha electoral no permita que la vista de nuestros gobernantes llegue al mar, sino es para *pescar* en él algunos votos.

San Feliu de Guixols

Se anuncia para el 8 del próximo mes de Diciembre, festividad de la Purísima Concepción de Nuestra Señora, la botadura del hermoso velero a motor que don Carlos Mallol ha construido en sus astilleros de esta ciudad.

Actualmente se están dando los últimos toques al barco, que se llama «Sant Jordi»; tiene ya montado un potente motor «San Martín», construido en Barcelona, que debe funcionar con aceites pesados, y cuando se proceda a la botadura, el barco ya estará listo para emprender viaje.

El acto promete resultar un acontecimiento, ya que se darán cita en nuestra ciudad numerosísimos habitantes de la comarca, para la mayoría de los cuales una botadura de barco del tamaño del «Sant Jordi», que cargará 350 toneladas, resulta un espectáculo desconocido.

Pondremos a los lectores de LA MARINA MERCANTE al corriente de todo ello.

—Desde hace algún tiempo visitan nuestro puerto grandes veleros, que generalmente vienen a tomar cargamento de ladrillos para la isla de Cuba. Últimamente estuvo cargando en nuestros muelles el lugre a motor «Asunción Ferrer», de la matrícula de Barcelona, y la hermosa corbeta «Manolo», de 1,900 toneladas, matrícula de Bilbao.

Se anuncia la llegada de nuevos veleros, con lo que el puerto adquirirá cada día más importancia, ya que también va aumentando el número de vapores que nos visitan, algunos de ellos hasta de 10,000 toneladas.

Como aquí, gracias a la factoría del señor Mallol, encuentran los barcos grandes facilidades para sus reparaciones y se habla de nuevas mejoras en los servicios del puerto, no es aventurado afirmar que la importancia del mismo ha de crecer de manera enorme, hasta constituir el centro marítimo-comercial más importante de la región.

Reina en la costa fuerte temporal de levante, que hace muy penosa la navegación.

Barcelona

El 23 del pasado Octubre, salió de nuestro puerto para el de Pasajes y escalas, el vapor «Andalucía», de la Transmediterránea.

Al hallarse a unas dos millas de Barcelona, advirtió la tripulación que salía una densa humareda de las bodegas números 3 y 4. Sin perder un instante, se practicó un reconocimiento, y al observar que se había declarado fuego en las mercancías, el capitán del buque, señor Bruguera, dispuso que fueran cerradas herméticamente las bodegas, con objeto de que el fuego no adquiriera mayores proporciones. Hecho esto, emprendió a toda máquina el regreso al puerto.

Cuando el barco se encontraba cerca del muelle de Poniente, donde está instalada la torre de los prácticos, hizo señales con la sirena, acudiendo inmediatamente el práctico de guardia señor Oliveros. El mismo bote automóvil de los prácticos que salió al en-

cuentro del buque, vino en seguida al puerto para dar cuenta de lo que ocurría.

A eso de las cuatro de la madrugada entró el «Andalucía», y quedó atracado en el muelle de Barcelona, donde desembarcaron los pasajeros.

Terminado el desembarco, la marinería del crucero «Princesa de Asturias», el barco bomba de la Junta de Obras del puerto, fuerzas de la Comandancia de Marina y los bomberos, al mando de su jefe señor Jordá, que acudieron en auxilio del «Andalucía», empezaron los trabajos de extinción, logrando tras no pocos esfuerzos, dominar el incendio.

Luego los mismos elementos, ayudados siempre por la tripulación del barco, empezaron a descargar las mercancías, entre las que figuraban importantes partidas de cueros, sedas, tejidos, etc.

Sofocado por completo el fuego a las seis de la mañana, retiróse el personal que con tanto ardor trabajó para extinguirlo.

Afortunadamente, no hubo que lamentar ninguna desgracia personal.

Gracias a las acertadas disposiciones tomadas por el capitán del barco, don Carlos Bruguera, el incendio no revistió gran importancia, pudiendo el «Andalucía» reanudar su interrumpido viaje antes de haber transcurrido 24 horas de su arribada.

Fué muy elogiada la conducta de cuantos intervinieron en la extinción del incendio.

FALLECIMIENTO.—A fines del pasado mes falleció en esta ciudad, el que fué digno jefe de la Estación Sanitaria del puerto de Barcelona, don Pedro Puig Suárez.

Dadas las relevantes condiciones personales del inteligente funcionario, que con su caballeroso proceder, se captó todas las simpatías de cuantas personas tuvieron que relacionarse con él. Su muerte ha sido muy sentida.

Enviamos a su viuda, hijos y demás familia, como también al personal de la Estación Sanitaria, nuestra condolencia por la irreparable pérdida sufrida.

Palma de Mallorca

El día 8 del corriente por la mañana, salió para Gibraltar, el crucero inglés «Temeraire», escuela de guardias marinas, a bordo del cual viaja el príncipe Jorge, hijo del Rey de Inglaterra. El barco ha permanecido varios días en nuestra bahía.

También, en la tarde del propio día nueve, salió para la mar, el acorazado holandés «Zeeland», después de una corta permanencia en nuestras aguas.

La ciudad se vió muy animada durante la permanencia de los dos barcos de guerra en nuestro puerto. Los tripulantes de los barcos mencionados, se marcharon muy complacidos de las atenciones recibidas.

El «Temeraire» desplaza 22,000 toneladas y su tripulación la componen 750 hombres. Lo manda mister Tonadson.

El «Zeeland» es también escuela de guardias marinas. Va mandado por Mr. E. Kleus y su dotación la forman, en conjunto, 355 hombres. Su tonelaje es de 4,500 unidades.

Como es de rigor, se organizaron muchas excursiones durante la estancia de los barcos citados, y buena parte de sus jefes y tripulantes visitaron la mayor parte de bellezas y curiosidades que nuestra isla encierra, teniendo para todo cumplidos elogios.

—Durante esta quincena ha permanecido el mar

muy alborotado, especialmente en nuestra costa Norte.

—Se ha concedido a Palma una Escuela de Náutica y deseando que el establecimiento de la misma no se demore, el Consejo Provincial de Fomento ha acordado dirigir una exposición al Gobierno, pidiendo la pronta inauguración de la Escuela de Náutica concedida.

Créese que el Gobierno, haciéndose cargo de la justicia de lo demandado, dará todas las facilidades para que la apertura de la Escuela no se haga esperar.

—En los astilleros del Mollet, de Palma de Mallorca, además de las nuevas construcciones que se verifican, actualmente se están efectuando importantes reparaciones en varios buques de cabotaje nacional.

Figuran entre éstos los pailebots «María Antonia», de la matrícula de Valencia; «Salvador Magro» y «Villa de Orán», de la de Alicante, y «Mercurio», de la de Palma, y además el bergantín goleta «Josefa Mateu», de Barcelona.

En estos trabajos se desarrolla una notable actividad, que realza la fama que han logrado adquirir dichos astilleros.

Tarragona

Durante un par de días, a causa de un paro general en la ciudad, permaneció inactivo nuestro puerto.

Un vapor italiano que para este puerto conducía dos mil toneladas de fosfatos, tan pronto hubo fondeado y al enterarse de que no se trabajaba en el puerto, levó anclas y salió con rumbo a Barcelona.

Al enviar esta crónica, se trabaja nuevamente y con toda normalidad, en la ciudad y en el puerto, si bien corren insistentes rumores que no sería de extrañar un nuevo paro dentro de poco tiempo.

—Se hallan muy adelantadas las obras de construcción del segundo vapor de crecido tonelaje que se construye en los «Astilleros de Tarragona» de este puerto.

Se dice, que cuando sea botado, será puesta la quilla a un nuevo vapor de tonelaje mucho más crecido que el que actualmente está en grada.

Málaga

El 10 del corriente, a la madrugada, fondeó en este puerto el yate real «Giralda», en el que viajan varios comisionados dedicados a estudios oceanográficos. Ha desembarcado uno de ellos y ha embarcado otro, continuando poco después el yate su viaje de estudios. Hizo rumbo al Estrecho de Gibraltar.

Preside la comisión de estudios, el ilustre catedrático español don Odón de Buén.

—En nuestros círculos marítimos y comerciales, no se habla de otra cosa, siendo los comentarios variadísimos y a gusto de cada comentarista, que de los persistentes rumores que circulan sobre el supuesto hecho que un inspector de Aduanas, que en la actualidad se halla girando una visita de inspección a esta Administración, haya descubierto algún hecho punible en ella.

Dícese, y sólo a título de rumor lo consignamos, que han mediado muchos telegramas falsos y que existen ocultaciones de mucha importancia. Además

se asegura que ha desaparecido un empleado, contra quien se había dictado orden de detención.

Es tan impenetrable la reserva que sobre el asunto se guarda en la Aduana, que nada hemos podido averiguar de manera concreta de lo ocurrido; sin embargo, parece que existe, en efecto, algo serio en el sentido apuntado.

Cádiz

Por la Sanidad del puerto, se ha fijado este aviso:

«De acuerdo con diversos preceptos reglamentarios, se pone en conocimiento de las casas navieras, consignatarias y despachadores de barcos, que han de especificar siempre en las notas de carga de entrada y avisar antes de descargarlas, las mercancías de naturaleza sucias o contumaz, trapos y sus análogos, principalmente cueros y despojos de animales, estiércoles, etc., cuyas mercancías están sujetas a determinadas disposiciones sanitarias.

Que deben avisar los capitanes de barcos que se dispongan a salir, antes de terminar la carga y embarque de pasajeros, a la autoridad sanitaria. Y dar al despacharse una nota de la carga que han tomado, especificando también aquellas mismas mercancías antes dichas y sus análogas y avisando antes del embarque de ellas, que asimismo está sujeto a disposiciones sanitarias especiales y cuyo embarque o desembarco ha de ser solicitado de la Sanidad del Puerto por los interesados y concedido por aquella de acuerdo con las disposiciones vigentes.

En evitación de posibles perjuicios y retrasos, se pone en conocimiento de los interesados.»

Bilbao

Al atracar en los muelles de los Astilleros del Nervión, el trasatlántico «María Cristina», que debía sufrir en el mismo una reparación, los obreros de la factoría se negaron a trabajar, alegando que los barcos de aquella empresa se hallaban boicoteados.

En vista de su actitud, la Gerencia del Astillero cerró las puertas del mismo, quedando en paro más de 1,000 obreros que en ellos trabajan. Créese que también cesarán los trabajos en los astilleros de la Constructora Naval, que como es sabido, pertenecen a la misma empresa.

En el momento de cerrar esta crónica nos comunican que a las primeras horas de la madrugada de hoy, con toda clase de precauciones, fué el «Reina María Cristina» trasladado a Portugalete, quedando debidamente vigilado.

Témese que el paro se extienda.

—Durante estas últimas semanas han reinado en estas costas fuertes temporales, que obligaron a gran número de buques a buscar refugio en los puertos.

—En Newport, se incendió el vapor de esta matrícula «Begoña número 5», que había salido el 29 de Octubre para Inglaterra, cargado de mineral de hierro.

Parece que el incendio tuvo su origen en el departamento de máquinas y que fué violentísimo. En él perecieron el primer oficial don Luis Ramírez, de la inscripción de Gijón; el mayordomo don Luis Bilbao y el agregado don Pedro Mendizábal, ambos vizcaínos.

SINIESTROS MARITIMOS

BREST.—El vapor español «Ciervana», ha entrado en este puerto, remolcado por el vapor «España número 5», por haber perdido la hélice.

OPORTO.—En viaje de Avamouth a Almería, el vapor belga «Ibe de Java», con cargamento de carbón, entró de arribada en Letxoes, con averías en la máquina.

LE HAVRE.—El cargamento del buque de vela francés «La Fontaine», de arribada en Talcamano, será trasbordado al buque de su nacionalidad «Moliere».

ESTOCOLMO.—El vapor griego «Nokas», que se dirigía a Escocia, ha chocado con una mina hundiendo a lo largo de Vostervik, en el Báltico. Dos hombres de la tripulación fueron muertos.

HAVRE.—El buque de vela francés «Commandant Posth», que ha entrado en este puerto, a consecuencia del temporal sufrido, perdió parte del puente.

DEVOUPORT.—Por un radiograma recibido, se tiene noticia de que el vapor americano «Burusl», ha sido abandonado, incendiado, a los 49° 22' N. y 4° 32' W. La tripulación ha sido recogida por el remolcador «Golish».

El «Bruside» había sido construido el año último, desplazaba 2.548 toneladas brutas y 1.438 netas.

QUEBEC.—El vapor francés «Georgie», en viaje del Havre a Montreal, ha embarrancado en Quebe, a consecuencia de una vía de agua, que no pudo dominar por sus propios medios. Le prestan auxilio un vapor y varias embarcaciones.

SALONICA.—El vapor norteamericano «Anthracite Bridge», ha sido puesto a flote.

FAYAL.—Ha llegado a este puerto el vapor pesquero «Beluet», haciendo agua en sus bodegas.

VENECIA.—El vapor italiano «Labor», que había embarrancado, ha sido puesto a flote seguidamente, sin al parecer haber sufrido averías.

PERNAMBUCO.—Ha sido puesto a flote el vapor griego «Nea Ellas», que embarrancó en latitud S. 5° 11' y longitud W. 35° 10'.

VERACRUZ.—La goleta auxiliar «Alberto Secando», que ha embarrancado sobre los arrecifes, se considera posiblemente perdida totalmente. Se ha salvado el motor y algunos materiales.

SAINT MALE.—El vapor francés «Flandre», que se hundió cerca de Saint Briene, se considera perdido totalmente. Dicho vapor desplazaba 430 toneladas brutas.

CONSTANTINOPLA. — El vapor interaliado «Mazovia», ha embarrancado cerca de la entrada del Bósforo.

FEVAL.—El vapor francés «Chislaine», que había embarrancado en Passluato, fué puesto a flote, obteniendo certificado de navegación.

CALCUTA.—El vapor inglés «Maihar», fué puesto ya a flote.

SULINA.—El vapor francés «Saint Prieto», ha sido remolcado a este puerto por tener averías en el timón, debiendo descargarse las mercancías que lleva para ser reconocido.

SAN MIGUEL (AZORES). — Para reparar averías, entró de arribada en este puerto el vapor brasileño «Ayurnoca».

GIBRALTAR.—El vapor inglés «Ningchow», ha entrado en este puerto para reparación de las averías que ha sufrido en las calderas.

SINGAPOORE. — El vapor francés «Camranh», que embarrancó en las proximidades del puerto, es considerado como pérdida total.

«Ouda», en viaje de Nantes a Galveston, ha entrado en este puerto, para reparar ligeras averías sufridas en la máquina.

PLYMOUTH.—El buque francés (4 palos) «Ivonne», que desde Jamaica iba a Havre, por efecto de un duro temporal sobrevenido en el canal, y al dirigirse en busca de refugio al puerto, embarrancó en las proximidades del mismo, quedando en situación peligrosa.

Los buques de salvamento acudidos en su auxilio, recogieron a la dotación, que fué salvada, a excepción del cocinero, que pereció.

ROUEN.—El vapor inglés «Arncliffe», llegado de Chicontimi, perdió parte de la cubierta y puente durante un duro temporal corrido.

LONDRES.—El vapor francés «Britania», procedente de Marsella, ha entrado en Nueva York remolcado, por haber sufrido averías en el aparato de gobierno.

LONDRES.—El buque auxiliar «Ridonia» ha sido abandonado en alta mar. La tripulación fué recogida por el vapor japonés «Belgian Maru», que la desembarcó en Malta.

MARSELLA.—El vapor francés «Deaumont», que embarrancó en Cabo Creux, se considera totalmente perdido. La dotación ha abandonado el buque, faltando dos hombres de la tripulación, que han desaparecido.

CORUÑA. — Ha entrado en este puerto el vapor francés «Neree», con fuego a bordo.

SINGAPORE. — Una gran parte del cargamento del vapor francés «Camranh», naufragado en la costa de la Isla Lima, ha sido salvado. Durante los trabajos murieron asfixiados por los gases que emanaban del cargamento cuatro europeos y dos indios.

Las operaciones de salvamento fueron suspendidas, siendo probable no se efectúen nuevamente, en vista del peligro que existe y las grandes dificultades que se presentan.

LAND'S END. — El buque francés «Marechal de Castries», que se halla en los 51° latitud N. y 6° longitud W., pide auxilio para su remolque.

CONSTANDA.—El griego «Thetis» ha sido puesto a flote. Dicho vapor ha sido reconocido, siendo declarado en buen estado de navegación.

PANILLAC.—El vapor francés «Asie», en su viaje de Burdeos a Matadi, había embarrancado en Bec Ambes, fué puesto a flote y remolcado a este puerto para reparar.

MARSELLA. — El buque francés «Douamond», salido de este puerto el 27 del pasado para Boulogne, ha embarrancado en el Cabo Creux, habiéndosele enviado buques de socorro para su salvamento.

LE VERDON.—El noruego «Golden-Gate», que de Burdeos iba a Barry, ha entrado remolcado a este puerto por haber perdido la hélice. Debe ser remolcado a Burdeos, donde será reparado.

FORVEY.—Ha sido extinguido el incendio declarado en las carboneras del vapor francés «Olyrupe», el que no ha sufrido averías aparentes.

De interés para los navegantes

Empiezan a prestar servicio continuamente nuevas estaciones radiogoniométricas.

En Inglaterra se hallan ya en servicio las siguientes:

Peterhead, Berwick, Flambrough, Lizard, Amlwch, Rhyl, Carnsore, Larne, Seaview (Malin Head).

La práctica es la siguiente: Llamar a las estaciones de las que se quiere tener una marcación; éstas responden dando la marcación verdadera del buque, tomada desde la estación.

El precio de cada marcación es de cinco chelines.

Por regla general la marcación dada será exacta, con una aproximación de unos 2°; sin embargo no debe olvidarse que el Almirantazgo británico no asume ninguna responsabilidad en cuanto concierne a las consecuencias de un error en la marcación transmitida.

En Alemania:

Estaciones radiogoniométricas de la costa norte de Alemania.

Estas estaciones son las tres siguientes: List, Nordholz y Brokum.

Reglamento. I. El buque que desea una marcación, llama con la onda de 600 metros, conforme a las reglas internacionales, a la estación de control de la bahía alemana F. U. L., y ulteriormente Wilhemshaven K. A. N., y pregunta:

a) Bien, simplemente, las marcaciones que le permitan determinar su situación, y en este caso, la señal que se ha de hacer es:

«Q. T. E. ¿Cuáles son mis marcaciones verdaderas?»

b) Bien sea su situación, ya calculada; y en este caso, hará la señal que se debe hacer, es:

«Q. T. F. ¿Cuál es mi situación radiogoniométrica?»

Observación. El método a) es preferible, porque un error de 180° es posible siempre en la marcación. El buque descubrirá tal error remitiéndose a la estima.

II. Todas las comunicaciones deben hacerse con la onda de 600 metros a menos que F. U. L. no prescriba el empleo de otra longitud de onda.

III. Si una de las estaciones no ha podido tomar la marcación goniométrica de la primera emisión del

buque, señala este hecho a la estación de control, y ésta, a su vez, solicita del buque que haga una segunda emisión.

IV. Las marcaciones se cuentan desde las estaciones receptoras.

Las horas son las de la Europa Central, contadas a partir de media noche.

V. Estaciones

LIST

Situación geográfica—Lat. 55° 00' 12", 2 N.	
Situación geográfica—Lon. 8° 23' 12", 3 E. Gw.	
Señal de llamada	V. B. D.
Alcance	300 millas.
Horas de servicio.	Permanente.
HORDHOLZ	BORPUM
53° 47' 6" N.	53° 34' 55" N.
8° 38' 30" E. Gw	6° 40' 54" E. Gw
M. N. F.	F. N. R.
300 millas.	300 millas.
Permanente.	Permanente.

BUQUES QUE ESCOLTAN SUBMARINOS

ITALIA

La publicación genovesa *Aviso a los Navegantes*, da las siguientes instrucciones que deben tener muy presentes los capitanes de todos los barcos:

Todo buque de la marina italiana que escolte submarinos, llevará izada a tope la bandera «M» del Código internacional acompañada de la señal numérica del mismo Código, indicando el número de submarinos convoyados.

Todo buque que distinga esta señal, deberá gobernar en forma de dar al buque de escolta un resguardo de una milla, por lo menos, pasando por su popa.

Cuando no pueda hacerse esto, deberá aproximarse a pequeña velocidad al buque de escolta, hasta que por banderas, semáforo o megáfono, se indiquen las zonas peligrosas.

En todo caso es preciso ejercer una gran vigilancia para evitar los submarinos, cuya presencia puede no revelarse más que por la estela de los periscopios.

Situación del Mercado de Fletes

Una pequeña actividad se ha manifestado en algunos mercados.

En el del Plata se cotiza a 85 chelines para el maíz de la ribera, para Inglaterra y el Continente, y 90 ch. para el Sud de España, cargando en noviembre a 95 ch. sobre enero-marzo.

Los americanos del Atlántico quedan encalmados, para los granos sobre la base de 13 ch. 3d a 13 ch. 6 d. para Amberes Rotterdam, 14 ch. para el Norte de España y 16 ch. para el Mediterráneo y Oeste de Italia, más 1 ch. de aumento respectivamente si se carga en los puertos del Golfo. Los de carbones americanos es-

tán encalmados y los precios flojos. Para puertos franceses del Atlántico se indica de 10'75 a 14 dólares y 12'25 dólares para el Oeste de Italia.

Los mercados del Extremo Oriente demuestran firmeza con muy buena demanda. Bombay para Inglaterra, indica de 85 a 90 ch. y Kurrachee para el trigo tiende a 77 ch. 6 d. para igual destino. La Australia mantiene los 150 ch. para trigos destinados a Inglaterra y el Continente. Saign cotiza a 110 ch. para el arroz. Java a 120 ch. y Filipinas a 117 ch. 6 d. para los azúcares con destino a puertos del Mediterráneo.

Un poco de historia

La existencia en nuestro país de una marina mercante, data del siglo IV de la Era Cristiana. Los escritores que han historiado aquella remota época dicen que en el golfo de Vizcaya existían por aquel entonces numerosos barcos contruidos y tripulados por los naturales de la costa vasca, cuya ocupación habitual era la pesca.

La villa de Bilbao se servía de estos barcos para exportar por mar el hierro extraído de los ricos mineros en que abundan los montes que la rodean, y según parece realizaba con tales exportaciones cuantiosos beneficios. Por diferentes causas decayó más tarde este comercio y heredó Barcelona la importancia mercantil de Bilbao. Jaime I de Aragón concedió a las naves barcelonesas el privilegio de utilizar para ellas solas los fletamentos, excluyendo de tal beneficio a las naves extranjeras, y, amparada en esta disposición, adquirió la marina mercante catalana pasmoso y rápido desarrollo. Los mercaderes catalanes sostuvieron relaciones con los de Génova y Pisa, y condujeron a las plazas de Amberes, Londres y Brujas los productos del Mediodía, que cambiaban allí con los del Norte, y dichas naves visitaron los puertos del Asia Menor y el golfo de Constantinopla, compitiendo dignamente con las de los genoveses y venecianos. A mediados del siglo XIII reunía Barcelona todas las condiciones que constituyen una ciudad mercantil de primer orden, puesto que contaba con un puerto espacioso, con una Bolsa y con las canteras de construcción y los almacenes y arsenales de que necesitaba el vasto y activo comercio catalán.

De su vida y esplendor hubo de participar Castilla, sobre todo después de que San Fernando, con la conquista de Sevilla (1246), dióla un puerto capaz y perfectamente situado. Juntas recorrieron, pues, las marinas mercantes de Aragón y Castilla la senda iniciada por el primero de esos reinos, y su buena suerte fué tal, que en el reinado de los Reyes Católicos, o sea, al finar el siglo XV, se componía la marina mercante española de 1,000 embarcaciones de alto bordo y 1,500 de cabotaje.

Pronto empezó, no obstante, para ella la época de la decadencia. Las incesantes guerras empeñadas y sostenidas por nuestros príncipes de la casa de Austria diezmaronla rápidamente, y los tratados de comercio celebrados durante el siglo XVII entre España y varios estados de Europa, con los cuales se favorecieron las importaciones extranjeras y se pusieron trabas a la exportación de los productos nacionales, remataron a nuestra marina de tal manera, que, al morir Carlos II, hallóse reducida a seis galeras y algunas lanchas, que sólo mojaban sus quillas para sostener un menguado comercio de cabotaje.

Fuerza es confesar que los príncipes de la dinastía borbónica, a quienes el testamento de Carlos II llamó al solío español, hicieron cuanto estuvo de su mano para favorecer la institución cuya historia a vuelo de pluma trazamos; ella, empero, no pudo sacudir su letargo hasta la época de Carlos III. Imbuído este príncipe de los buenos principios económicos, restableció las exenciones y antiguos privilegios de nuestra marina, que los tratados referidos arruinaron en exclusivo beneficio de las naciones extranjeras, y sostenida con tal protección recobró aquélla, en parte, su antiguo es-

plendor. Durante aquel reinado construyéronse 78 navíos de línea, 11 de tres puentes y 58 fragatas, y unos y otras visitaron de nuevo aquellos puertos donde ya ni memoria quedaba del pabellón español.

Ese favorable impulso fué continuando en los reinados sucesivos, aunque con cierta lentitud, como que lo contuvieron en parte las guerras y los trastornos políticos de qué fué teatro nuestra patria durante los reinados de Carlos IV, Fernando VII e Isabel II. Mas, al promediar el siglo pasado, o sea, desde los años 1831 a 1864, fué ya palpable y evidente el estado de prosperidad de nuestra marina. En efecto, la parte que durante la época referida correspondió a los buques españoles en el movimiento mercantil, elevóse en Europa a la suma de 1,120 millones de reales, y en América a la de 670. Las balanzas mercantiles publicadas en 1851 dicen que en este año el total de toneladas de arqueado de los buques españoles fué el de 179,947; y de los documentos de igual clase dados a luz en 1864, resulta que en esta última fecha el total referido se eleva a la cifra de 1.054,900.

Los principales puertos de España rebotaban entonces de vida y animación, pues ocasión hubo que en sólo Cataluña rematáronse y diéronse a la mar, en un mismo día, ¡23 buques de alto bordo!

Recargada justísimamente por aquel entonces la navegación indirecta, favorecida por los aranceles vigentes las procedencias de más allá de los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, era natural que nuestra marina marchara viento en popa, cuando gozaba de los beneficios que los derechos diferenciales de bandera y de procedencia acarrear. Salían entonces las naves de nuestros puertos, frecuentaban las aguas del Norte, lanzábanse a las difíciles vías de Oriente y de América, competían con las más poderosas naciones de Europa y paseaban nuestra sacrosanta bandera por todos los mares, presagiando a nuestra patria un porvenir glorioso.

Hoy las esperanzas que entonces se concibieron se han desvanecido cual se desvanece la espuma de la ola.

Ya no acuden nuestros buques a los puertos de Levante ni a los del Norte; de aquella América descubierta, poblada y civilizada por nuestros abuelos, ya no visitamos otros puertos que los en donde hallamos, ya directa ya indirectamente, la protección que el derecho diferencial de bandera nos dispensa, y el mar Pacífico no refleja ya los colores de nuestra enseña.

EMILIO OLIVER

Del Eco Náutico, de Cádiz.

VIUDA DE

TALLERES
GRÁFICOS



ASALTO, 45
BARCELONA

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

AÑO I

BARCELONA 30 DE NOVIEMBRE DE 1920

NÚM. 17

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA.	18.— PESETAS AÑO
" EXTRANJERO.	25.— "
NÚMERO SUELTO	0.75 "
" ATRASADO	1— "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

CALLE MANSO, NÚMERO 43. PRIMERO
TELÉFONO NÚMERO 1027 S. P.

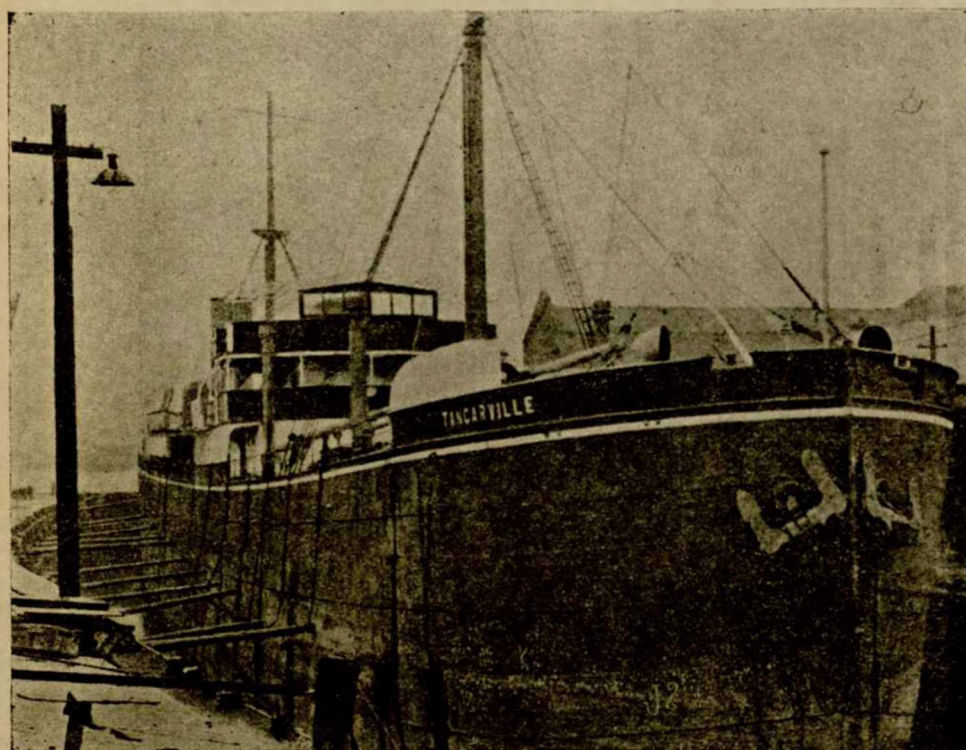
LOS GRANDES MOTORES A BULBOS INCANDESCENTES

Notable instalación en un barco-tanque de 3.500 toneladas.

Notabilísima bajo todos conceptos es la instalación de motores de propulsión del barco-tanque inglés «Tancarville», y más notable todavía es el resultado obtenido por dichos motores en un viaje de larga duración, durante el cual el barco mencionado recorrió la respetable distancia de más de 10,000 millas marinas.

santes instalaciones de motores en barcos de gran tonelaje.

Por esta causa, con el mayor placer publicamos hoy, tomándola de la magnífica revista inglesa *The Motor, Ship*, número correspondiente a septiembre último, una completa descripción de la instalación de motores del buque mencionado y del viaje realizado.



El «Tancarville» en dique seco.

Para nosotros, que desde hace ya algunos años venimos asiduamente escribiendo, en diversos diarios y revistas profesionales, y casi exclusivamente, artículos destinados a llamar la atención de nuestros armadores sobre la creencia, que la realidad va confirmando, de que se avecina a pasos de gigante una época en que el motor de combustión interna ha de imperar, en substitución de la máquina a vapor, como medio de propulsión de los barcos, es motivo de gran satisfacción el poder dar a conocer nuevas e intere-

El asunto resulta doblemente interesante si se tiene en cuenta que el «Tancarville» no es ningún barco nuevo, sino que su construcción data ya de la friolera de 32 años. Una explosión de caldera determinó que el barco pasara a ser, en lugar de un vapor, un barco-motor. La firma «Hong Kong and Whampoa Dock Co» fué la que se encargó de transformar un buque antiguo en una moderna unidad. Ello ocurrió en 1919, pasando, tan pronto la transformación fué terminada, el «Tancarville» a ser propiedad de la

«Philippine Vegetable Oil Co»), la que lo equipó para el transporte de aceite de coco en tanques.

Como el aceite de coco requiere ser licuado, para su descarga en determinados climas, fué conservada una de las antiguas calderas del barco con el fin de dedicarla a servir la instalación general de calefacción del buque, pero los hogares de dicha caldera fueron transformados en otros dispuestos para el uso del aceite combustible.

Como puede apreciarse en la figura, no es el bar-

hornos, etc., tampoco es posible mantener constante la presión.

En su largo viaje de Manila a Londres, encontró el «Tancarville» varios vapores que por su apariencia debían ser más andadores que él, y sin embargo fueron dejados por la popa. Otra de las causas que dan gran ventaja al barco-motor sobre su similar a vapor, es la facilidad con que puede tomarse el combustible. En algunas radas pasan los vapores días y hasta semanas, sin poder carbonear, por no

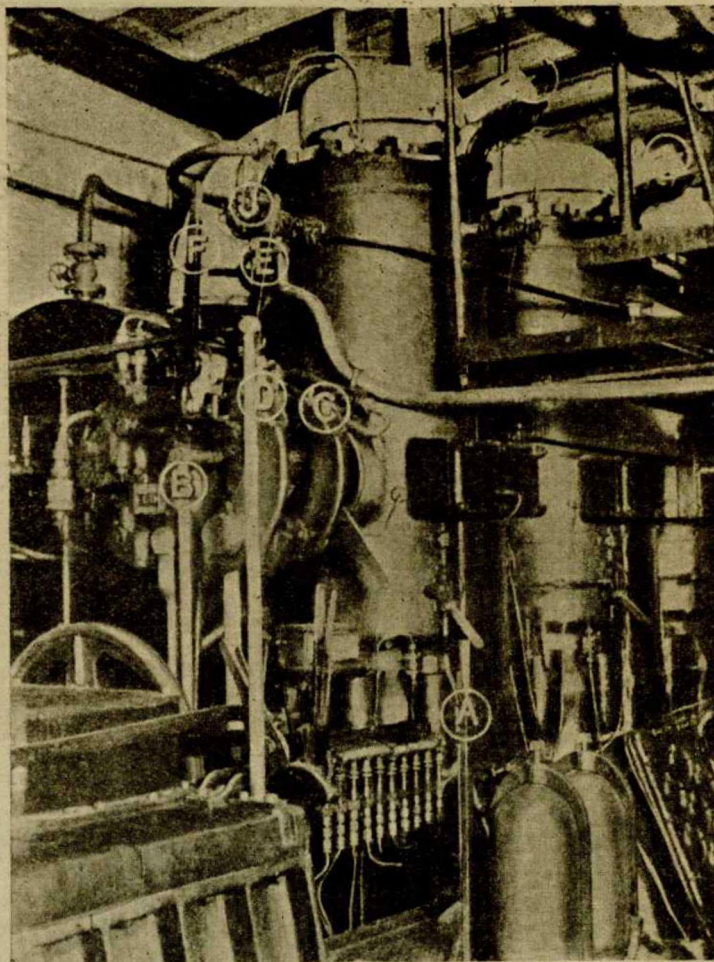


FIGURA 2 Conjunto del dispositivo de maniobra de los motores del barco-tanque «Tancarville».

co de construcción apropiada para desarrollar buenas marchas. A pesar de ello, con su eslora de 292 pies 6 pulgadas, una manga entre perpendiculares, igual a 37 pies y un puntal de 26 pies 9 pulgadas, con un calado a plena carga de 20 pies 10 pulgadas obtiene una marcha regular de 8 millas hora gracias a los dos motores Bolinder de 500 caballos efectivos cada uno, que, en substitución de su antigua máquina a vapor, fueron en él instalados.

Es de notar que, por varias razones, un barco motor de una marcha normal de 8 millas hora, como el del caso que nos ocupa, en un viaje de largo recorrido adelanta a un vapor cuya marcha ordinaria sea de 9 millas, ya que el barco motor tiene una marcha que puede ser considerada como invariable, mientras que el vapor, especialmente después de varios días de navegación, ve disminuir la presión de sus calderas, debido a las incrustaciones que en ellas se forman. Además, en los momentos de limpieza de los

permitirle el tiempo, ello aparte de las continuas restricciones que existen en muchos puertos.

Aconsejamos a los propietarios y compradores de barcos, que fijen bien su atención sobre este importantísimo punto, ya que aparte de la natural economía de combustible obtenida en los barcos-motor, tienen la ventaja de poder tomarlo cuando y del modo que les convenga, siendo la operación limpia y rápida, al extremo que, hablando en lenguaje figurado, cuando el barco a vapor tiene hecho los preparativos para tomar carbón, el barco a motor tiene ya su combustible, y ha desaparecido bajo el horizonte.

Pasemos a la descripción de los motores propulsivos del «Tancarville».

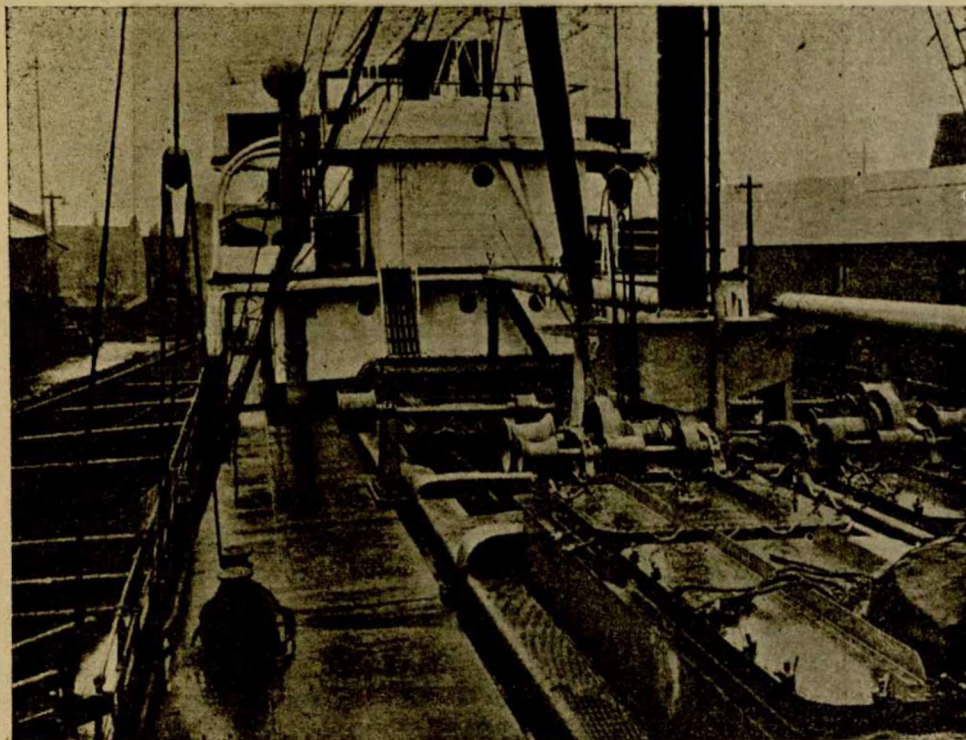
Como ya hemos indicado, se compone la instalación de dos motores Bolinders de 500 caballos efectivos cada uno. Son directamente reversibles, compuestos cada uno por cuatro cilindros de 22 pulga-

das de diámetro, con una carrera de pistón igual a 36 pulgadas. La velocidad normal, a toda marcha, de los motores, es de 160 revoluciones por minuto; pero a 100 revoluciones pueden girar por tiempo indefinido.

La reversión de la marcha se obtiene por medio de un sencillo sistema patentado de pre-ignición. La figura muestra la disposición general de dicho sistema, que ya fué descrito en el número de abril de *The Motor Ship*. La maniobra se efectúa por medio de la palanca A que lleva en la operación

el motor arranque. Este se efectúa por medio de aire comprimido que se introduce en los cilindros 2 y 4; en la figura número 2 se halla marcado con la letra J el tubo que conduce el aire comprimido al cilindro número 4.

Además del aire necesario para la puesta en marcha, también se utiliza aire a presión para la refrigeración de los bulbos. Para la obtención del aire comprimido, cada motor dispone de un compresor patente Bolinder, situado entre el volante y el cilindro de pcca. Son compresores a doble piso, que



Vista de la cubierta principal del «Tancarville».

al vástago de la elevación B, el cual gobierna un mecanismo de las bombas de combustible.

Sin entrar en grandes detalles técnicos, diremos que para efectuar el cambio de marcha, al manipular en el sentido conveniente, la palanca mencionada A, cesa la acción de las bombas de combustible y antes que el motor quede parado, otra bomba gobernada por dicho vástago B, inyecta una carga de inversión en el momento conveniente, lo que hace que la máquina gire en sentido inverso al anterior, en cuyo preciso instante el vástago B cae automáticamente, quedando todo en la posición primitiva, esto es, restableciendo el normal circuito de alimentación, y trabajando, por tanto, de manera usual las bombas C y D.

Las palancas E y F, sirven para dar a mano a los pistones de las bombas la carrera que pudiera ser necesaria para la puesta en marcha.

Para la ignición preliminar, esto es, para llevar los bulbos al grado de incandescencia que se requiere para que el motor pueda ponerse en marcha, se utilizan lámparas apropiadas, dos de las cuales se hallan visibles en la figura 2. El petróleo para dicho fin utilizado, proviene de un depósito de 14 por 72 pulgadas. En menos de una veintena de minutos, se hallan los bulbos dispuestos para que

producen aire comprimido hasta una presión de 30 atmósferas, el cual es enviado a tres recipientes de 22 pulgadas de diámetro por 90 de longitud. Dos de estos depósitos se hallan destinados al servicio general, esto es, a la puesta en marcha y refrigeración de los bulbos, y el tercero, sirve como botella de repuesto. Para la refrigeración de los bulbos, el aire penetra en los cilindros por el mismo inyector del combustible, aunque no por el mismo orificio del combustible.

La presión de que se dispone para la puesta en marcha, se eleva a 15 atmósferas, si bien las máquinas del «Tancarville» arrancan perfectamente, una vez los bulbos han llegado a la temperatura conveniente, con 8 ó 9 atmósferas.

Merece especial mención, el embrague mecánico de los motores de gran potencia de la casa Bolinder. Dicho mecanismo, como puede observarse en la figura 4, es de simple y sólida construcción, siendo su funcionamiento perfecto.

El sistema está compuesto por ruedas cilíndricas de fricción ranuradas, K y L, y se halla éste gobernado por la palanca M. En la fotografía, la palanca se halla en la posición correspondiente al desembrague y cuando se debe embragar, se lleva al extremo del sector señalado con la letra N. Como

puede observarse, el dispositivo es sencillísimo y durante el largo viaje del «Tancarville», ha funcionado siempre de manera perfecta.

En cada extremo del motor se hallan colocados los lubricadores mecánicos, como puede verse en P de la figura 4, que son accionados por intermediación de una excéntrica y de una comanda. Al sistema original, añadió el primer maquinista del «Tancarville» un dispositivo que permite recoger el aceite ya utilizado, el cual, sometido después a la acción de

trabajo es de 100 libras por pulgada cuadrada. La instalación eléctrica la componen dos grupos eléctricos, cuyo motor es un Fairbanks Morse de 20 caballos, de un solo cilindro horizontal, que al mismo tiempo mueve un compresor auxiliar.

El «Tancarville» tiene una capacidad de carga de 3,305 toneladas de aceite, de las que 393 son destinadas a combustible, que, junto con 84 barriles de lubricante, se carga en tanques dispuestos en las antiguas carboneras del barco. El consumo total en-

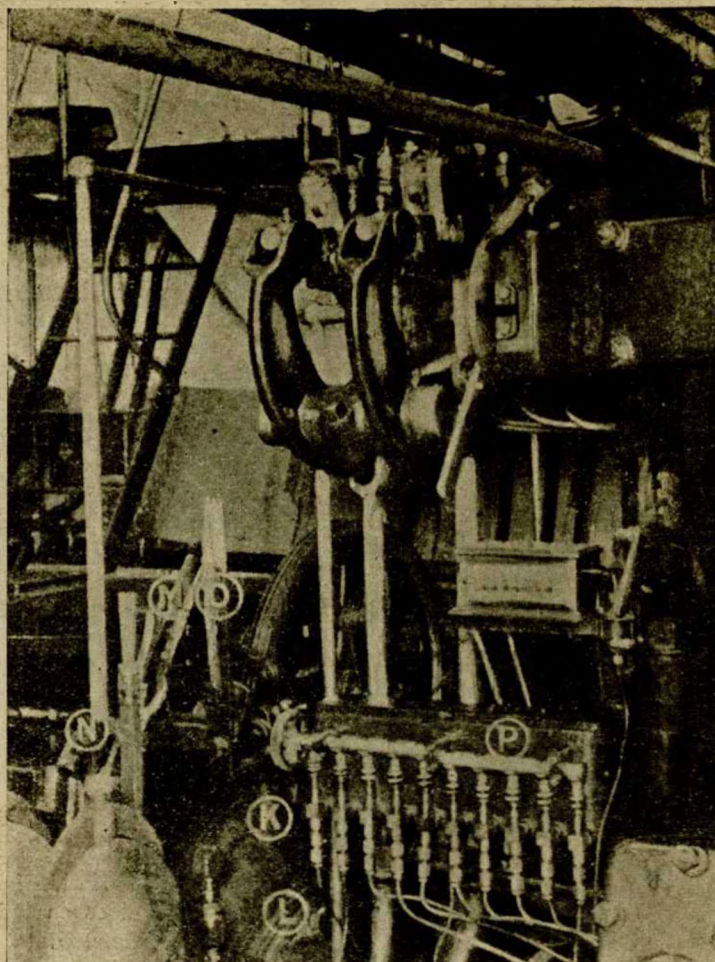


FIGURA 4 Vista parcial del dispositivo de maniobra y embrague de los motores del «Tancarville».

un separador, queda libre de agua y de cuerpos nocivos, quedando nuevamente en disposición de ser utilizado; ello, aparte de la economía que representa, tiene la ventaja que el cuarto de máquinas se halle siempre limpio de aceite.

El consumo de lubricante es muy reducido. En el «Tancarville», desde el 19 de Febrero al 23 de Abril, llegó, en total, sólo a 30 galones, esto es, bastante menos de un galón diario.

Como quiera que la naturaleza de la carga exige, como ya hemos indicado anteriormente, una gran calefacción y ésta se obtiene por una de las antiguas calderas del barco, se aprovecha ésta también para las maquinillas y el servo motor. En curso de navegación, sólo sirve la caldera para el servo motor, lo cual nos parece un sistema no muy conveniente y que debería ser cambiado por un servo motor eléctrico, o hidráulico-eléctrico.

La caldera requiere, a plena producción, 600 galones de aceite combustible por día y su presión de

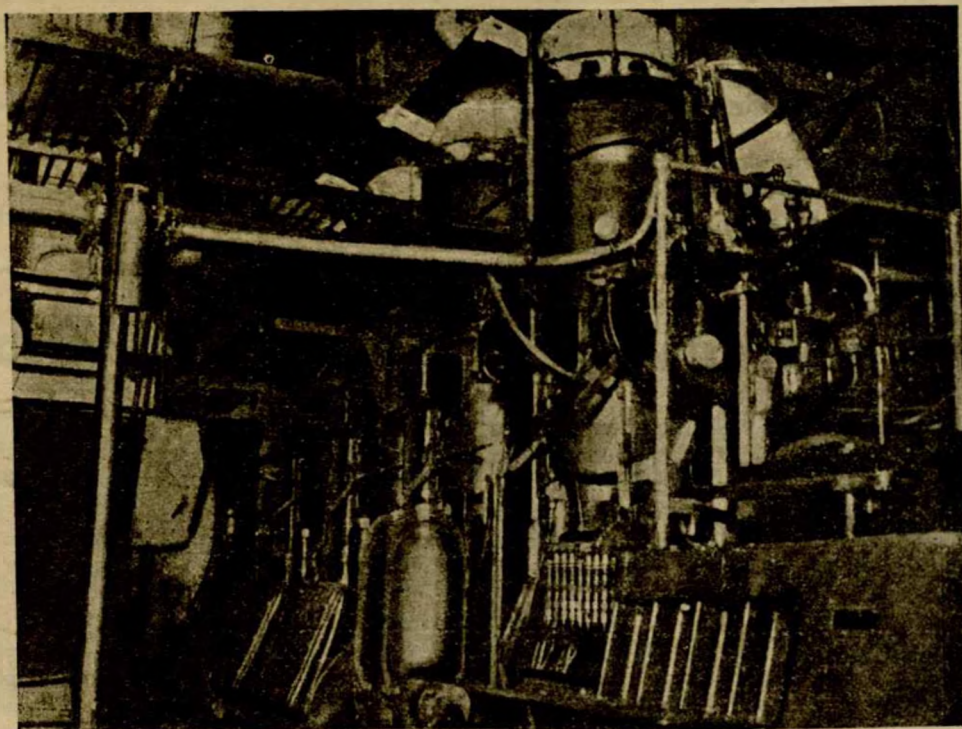
tre caldera y motores, se eleva a 1,400 galones por día completo de trabajo.

Los viajes que ordinariamente realiza el barco, son entre Manila y Londres, regresando a su procedencia en lastre. Toma combustible en Suez, Hong-Hong, Manila y puerto del Támesis.

El que un barco provisto de máquinas de combustión interna a bulbos incandescentes haya realizado, a completa satisfacción de sus tripulantes, muy especialmente de su primer maquinista, un viaje de más de 10,000 millas sin la menor avería ni la más pequeña interrupción, demuestra, de manera palpable, que los motores de dicho sistema van tomando formidables posiciones para disputar la plaza a los motores netamente Diesel, ya que demuestran los primeros ser tan seguros como éstos y con la ventaja sobre ellos de ser una construcción mucho más sencilla, a la par que su manejo más fácil. Hasta ahora se creía que para potencias superiores a 400 ó 500 caballos, era imprescindible el motor Diesel, pero

los motores Bolinder del «Tancarville» se han encargado de demostrar que dicha creencia no pasaba de ser una quimera, y que no tardaremos mucho tiempo en ver barcos provistos de motores a bulbos incandescentes de 1,000 caballos y más.

sus motores, que el mejor elogio que de ellos podemos hacer, es transcribir algunos párrafos del *Diario de Navegación* del Capitán del soberbio pailebot «Carmen», el que se halla provisto de dos motores Bolinders, que le permiten realizar viajes re-



Vista de uno de los motores Bolinder's, a bulbos incandescentes, de 500 HP. efectivos, del «Tancarville».

Los motores de combustión interna, tanto Diesel, semi-Diesel o como los a bulbos incandescentes, poseen innegables ventajas sobre las máquinas a vapor. En efecto, su precio de coste y de instalación es más reducido. Exigen mucho menos personal, y para tomar combustible no se requiere que el mar se halle en calma. La operación se efectúa con una limpieza y una rapidez muy grande.

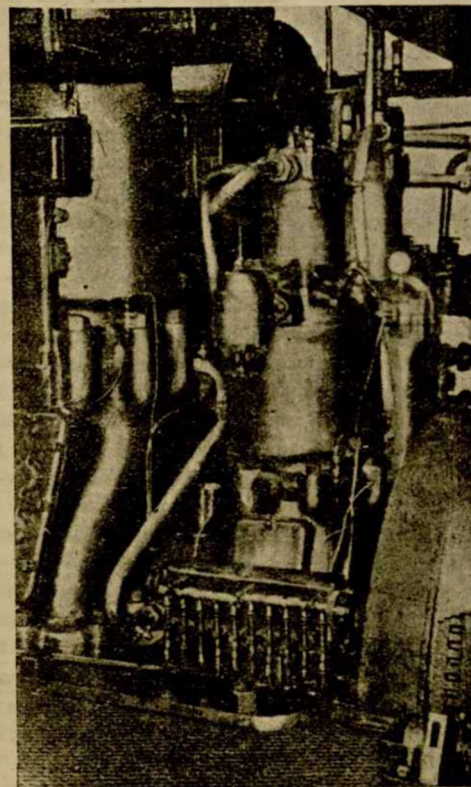
Su empleo aumenta la capacidad de carga de un barco, a causa del menor espacio que ocupan y de que para tanque de combustible pueden utilizarse espacios que no son aprovechables para la carga. Permite el empleo de motores que en todo momento se tenga la máquina dispuesta para funcionar sin que ocasione gasto alguno. Sabido es que en radas abiertas necesitan los vapores mantener sus fuegos, para poder levantar la presión al grado conveniente si debe ser puesta en funcionamiento la máquina, lo que no deja de ocasionar un gran gasto, inútil la mayor parte de veces.

No exige la pérdida de tiempo que representa la limpieza de las calderas, pérdida muy importante si se tiene en cuenta que entre vaciarlas, dejarlas enfriar, volverlas a llenar y levantar presión, se precisan días enteros.

No existiendo ni carbón ni ceniza, permiten una limpieza perfecta en los locales en donde las máquinas se hallan instaladas.

En justicia, deberíamos, al terminar, tributar los merecidos elogios a la casa «Belinders», constructora de los motores que mueven al «Tancarville», así como muchos otros buques del mismo y mayor tonelaje, pero es tan conocida y justa la fama de

gulares entre su país, Suecia, y nuestro puerto. El «Carmen» hizo un viaje de San Francisco de Cali-



Compresor de aire de doble efecto, de los grandes motores Bolinder's.

fornia a Sydney, con regreso a San Francisco, esto es, recorrió un circuito de 15,000 millas marítimas.

Al final de su viaje, su Capitán estampó en el *Diario de Navegación* las siguientes palabras, que representan el mejor elogio que puede hacerse de los motores Bolinder:

«Todo está en orden, tanto en el cuarto de máquinas como en cubierta. El «Carmen» ha demostrado que puede navegar con mayor seguridad que su famoso tocayo. Las máquinas han ido como un reloj y han funcionado casi constantemente. En todo el viaje hemos empleado 107 días, de los cuales los motores han estado en marcha 90. Han trabajado tan bien como cualquier máquina de vapor».

El «Carmen», que ya es bien conocido en nuestro puerto, es un hermoso pailebot de 2,200 toneladas de carga, provisto de dos motores Bolinder de 240 caballos efectivos cada uno. Navegando a motor, en condiciones normales y a plena carga, su marcha alcanza a siete millas y media por hora.

Mucho de desear es que nuestros armadores presen ten al barco motor la atención que merece, de lo contrario nuestro puesto entre las naciones marítimas, si no se halla a la cola, no se separará mucho de ella.

JAIME FONT MAS.

Las islas Canarias y la navegación aérea

Es evidente que en tanto no varíen las bases científicas en que se apoya la navegación aérea con aeroplanos o con globos dirigibles, la lucha económica entre estos medios de transporte y los terrestres y marítimos tienen que buscarla aquellos en la rapidez con que hagan el recorrido, puesto que actualmente es muy limitado el peso que pueden llevar.

Ahora bien: la rapidez en los vuelos con uno u otro aparato de navegación aérea, depende muy esencialmente de que el viento les sea favorable durante el recorrido, de la densidad del aire que es función de la temperatura y de ésta aisladamente, puesto que influye poderosamente en la fuerza que desarrolla el motor. De aquí la importancia enorme que tiene para todo proyecto de establecimiento de una línea de navegación aérea, el conocimiento de las condiciones atmosféricas normales de la zona que aquélla deba comprender, y una vez establecida la dirección y fuerza del viento, temperaturas y presiones en el momento del vuelo y en todas las capas de la atmósfera en que se ha de volar, que actualmente no pasan de las comprendidas en una altura de 4,000 metros y ordinariamente menos de 3,000.

En la actualidad figura en el plan aéreo de todas las naciones del Sur y Oeste de Europa el establecimiento de comunicaciones entre Europa y América y Europa y África.

Bien recientes están, en demostración de lo primero, los ensayos de travesía de América a Europa hechos por los norteamericanos, utilizando aviones, y el de Inglaterra y América, por medio de un dirigible sistema Zeppelin; y patentizaron lo segundo los ensayos hechos por los aviadores franceses a través de África y las líneas hace tiempo funcionando satisfactoriamente entre Toulouse y Rabat.

Por nuestra parte, la Compañía Trasatlántica Española, dando nuevas pruebas de su patriotismo, tiene en estudio el establecimiento de comunicaciones aéreas por medio de globos dirigibles entre España y Norte América, recogiendo la idea de nuestro notable aviador, el comandante de Ingenieros don Emilio Herrera, quien tiene hecho un proyecto de globo dirigible semirrigido, del que dió cuenta toda la prensa de la Península, y al presentar el cual llamó la atención sobre que geográficamente las costas españolas son las del continente europeo más próximas a Nueva York.

Los italianos, por su parte, preparan la travesía entre Europa y América por medio de un globo semirrigido, que en noviembre del año pasado estaba preparado para efectuar esa travesía, ignorándose por qué no la ha llevado aún a la práctica.

Con motivo de haber tenido el honor de formar con el señor Herrera la comisión que designó nuestra Compañía Trasatlántica para el primer estudio del proyecto a que antes me referí, puedo informar (si bien lo hago muy incompletamente por no haber traído conmigo antecedente alguno relacionado con este asunto) de algo que pueda interesar al futuro desarrollo económico de Canarias en general y de Tenerife en particular, cuando lleguen a realizarse los proyectos antes mencionados.

Sabido es por cuantos conocen la meteorología del Atlántico entre Europa y América, que existe casi constantemente entre Canarias y las Azores un gran centro de altas presiones, llamado por Teissenave de Borb, uno de los grandes centros de acción atmosférica, por su gran influjo en la circulación general aérea. Pues bien; por ley general en esta clase de centros, los vientos circulan alrededor de él, en el sentido de las agujas de un reloj; es decir, que de la Península a Canarias vendrán del N.E., entre Canarias y las proximidades de América soplarán en general de la región del Este, y por el contrario, entre las proximidades de América y las Azores y el Norte de esas islas soplarán en la región del W. y entre las Azores y la Península del N.W.

Esto basta para comprender cual será el proyecto racional de marcha de un aeroplano o globo entre Europa y América: debe partir de la Península, dirigirse precisamente por las proximidades del Norte de Canarias hacia la costa Sur del Norte de América y regresar de aquí, dirigiéndose por el Norte de las Azores.

La citada circulación del viento producida por el centro de altas presiones a que me vengo refiriendo, fué la que favoreció el recorrido hecho por los aeroplanos americanos entre América y Portugal, pasando por las Azores y el regreso del dirigible inglés, y perjudicó en cambio la accidentada y peligrosa ida que duró más de doble tiempo que el regreso y estuvo a punto de producir la total destrucción del dirigible.

Ocurre, además, que el tanto por ciento de tem-

porales atmosféricos peligrosos disminuye mucho del Norte al Sur y por tanto son zonas mucho más favorables para la navegación aérea las comprendidas entre Canarias y las Azores, que las situadas al Norte de estas últimas.

La travesía de Europa occidental a África necesita puntos de escala, refugio e información meteorológica en diferentes puntos del trayecto, y basta mirar un mapa para comprender que tiene que ser uno de ellos forzosamente Canarias.

Los vientos alisios y contraalisios favorecen, por último, los viajes de ida y regreso a Cuba, y parte de la América del Sur al Norte del Ecuador, siendo también Canarias punto obligado de paso aun para las naciones del Sur y Este de Europa, como Italia, que no pueden proyectar sus trayectorias sobre el centro de África, desconocido y peligroso y sin albergue posible en caso de accidente.

Considerando la cuestión desde los puntos de vista anteriores cualquiera de las Canarias tiene condiciones de situación geográfica apropiada para punto de etapa aérea. Ahora bien: Tenerife, aunque poco, está situada algo más al Norte y Oeste que Las Palmas, y por lo tanto tiene condiciones preferentes para la línea de navegación aérea entre Europa y América, que económicamente es la de mayor porvenir; tiene, además, el Teide, que destacándose por encima de las nubes es un faro inmejorable para orientación de los aviadores y resuelve la dificultad que és-

tos tienen para marchar sobre las nubes sin buena orientación; tiene, por último, el observatorio de Izaña, que, además de estar realizando utilísima labor en el estudio de los vientos alisios y contraalisios que constituyen una de las partes esenciales de la circulación general atmosférica, mantiene constante observación de todos los elementos meteorológicos en general, dirección y fuerza del viento en todo momento y visibilidad a 2,300 metros, observación esta última imposible de realizar desde las estaciones bajas.

En el último Congreso de directores de Meteorología, celebrado en París hace un año, al que tuve el honor de asistir, se indicó la conveniencia de hacer el mapa del tiempo a 3,000 metros, y para esta labor el Observatorio de Izaña será de valor inapreciable, y la utilidad de este mapa para los aviadores es fácil de comprender.

De tener en mi poder los mapas meteorológicos podría añadir algunas otras consideraciones, pero las expresadas bastan para llamar la atención respecto a que Canarias, y en especial Tenerife, tiene que figurar en todo programa de navegación aérea entre Europa y África del Sur.

JOSÉ GALBIS

Director del Servicio meteorológico español.

(De La Prensa, de Tenerife).

Avisos publicados en 30 de Octubre último por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima

SECCIÓN DE HIDROGRAFIA

Advertencias: Las marcaciones, incluso todas las relativas a luces, son verdaderas y están dadas desde la mar, desde 0° a 360° a partir del Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a peligros son dadas desde tierra. Las longitudes se refieren al meridiano de Greenwich. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la bajamar de zizigias. Las alturas se dan sobre el nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y el Cuaderno de Faros.

España.—*Derrotero del Mediterráneo.*—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Madrid, 21 de octubre de 1920.—Núm. 1314.—Todas las indicaciones que, a partir del presente aviso, hagan alusión al *Derrotero del Mediterráneo*, se referirán a la nueva edición de dicha obra, recientemente publicada.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

Francia.—*Islas de Glénan.*—*Redes.*—Avis aux navigateurs núm. 40 || 1.965. París, 1920.—Número 1315.—En las islas de Glénan se va a establecer un barraje constituido por 3 redes de pesca de 10 metros de altura, dispuestas como sigue:

1.º Una red tendida desde la punta Oeste de la isla Penfret a la punta Este de la isla Gufriden.

2.º Una red tendida desde la isla Saint Nicolas a la isla NE. del grupo de Drenec.

3.º Una red tendida de la roca más occidental de las *Pierres Noires* hasta la roca Buguet y a la isla Brunec.

CANAL DE LA MANCHA

Inglaterra.—*Rada de Spithead.*—*Naufragio.*—Notice to Mariners núm. 1.551. Londres, 1920.—Número 1316.—A 320 metros y 134° del Observatorio magnético situado a 185 metros al Este del fuerte *Gillicker*, se ha fondeado una boya verde para señalar los restos de un buque a pique que emergen en bajamar.

Situación aproximada: 50° 46' 18" N. y 1° 8' W. de Gw.

MAR DEL NORTE

Holanda.—*Canal Noord Holland.*—*Navegación.*—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1.976. París, 1920.—Núm. 1317.—La gran esclusa de *Purmerend* y la esclusa *Willem III* deben haberse cerrado a la navegación el 14 y el 19 del corriente mes, respectivamente. La esclusa *Willem II* permanecerá abierta para los buques de menos de 64 metros de eslora y de 14 metros de manga.

Alemania.—*Borkum Riff.*—*Naufragio.*—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1.977. París, 1920.—Número 1318.—Al Norte de Borkum Riff, por los 54° 6' N. y 6° 23' E. de Gw., se encuentran los restos de un

naufragio, de los que emerge un palo de unos 1,5 metros.

Desembocadura del Ems.—Naufragio.—Avis aux Navigateurs núm. 40 || París, 1920.—Núm. 1319.—Los trabajos emprendidos para quitar los restos del naufragio del *Narvik*, por los 53° 35' N. y 6° 20' E. de Gw., han quedado terminados, habiéndose retirado las boyas que los marcaban. Sin embargo, en la actualidad no hay más que 8 metros de agua sobre dichos restos, que desaparecerán poco a poco entre la arena. Véase el aviso núm. 1121 de 1920.

Norderney.—Naufragio.—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1.979. París, 1920.—Núm. 1320.—El velero *Elsfeth* 5 se ha ido a pique a unas tres millas al Oeste del barco-faro *Norderney*, constituyendo un peligro para la navegación.

Barco-faro Weser.—Avis aux Navigateurs número 40 || 1980. París, 1920.—Núm. 1321.—Ha sido retirado temporalmente de su emplazamiento el barco-faro *Weser*.

Canal de Kiel.—Prescripción.—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1.981. París, 1920.—Núm. 1322.—Se recomienda con gran interés a los capitanes de los buques de gran tonelaje y, por lo tanto, poco manejables, el no empeñarse sin práctico en el canal de Kiel.

MAR MEDITERRANEO

España.—*Almería.*—*Lucas.*—*Rectificación.*—Servicio Central de Señales Marítimas. Madrid, 18 de octubre de 1920.—Núm. 1323.—1. La luz instalada en el extremo del embarcadero 2.º Alquífe, propiedad de la Sociedad «Wilian Bairds Mining Company Limited» tiene las siguientes características:

Carácter: 1 relámpago verde cada 5 segundos.

Fase: Relámpago, 2 segundos; ocultación, 3 segundos.

Altura sobre el terreno: 10,15 metros.

Altura sobre el nivel del mar: 14,15 metros.

Instalación: Soporte de madera de sección cuadrada, pintado de rojo obscuro, emplazado en el extremo y parte superior del cargadero.

2. La luz instalada en el embarcadero primer Alquífe, propiedad de la Sociedad «The Alquífe Mines», tiene las siguientes características:

Carácter: 1 relámpago verde cada tres segundos.

Fase: Relámpago, 2 segundos; ocultación, 1 segundo.

Altura sobre el terreno: 18,20 metros.

Altura sobre la mar: 20,31 metros.

Instalación: Soporte de sección circular, pintado de rojo.

Este aviso anula y reemplaza a los avisos números 621, 1019 y 1094 de 1920.

Plano núm. 272 A de la sección III.

Túnez.—*Canal de Kerkeruh.*—*Boya.*—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1966. París, 1920.—Número 1324.—La baliza roja núm. 4 del canal de *El Louza*, que había desaparecido, ha sido reemplazada por una boya roja con mira cónica.

Véase el aviso núm. 1097 de 1920.

Grecia.—*El Pireo.*—*Señal horaria.*—Avis aux Navigateurs núm. 40 || 1990. París, 1920.—Número 1325.—Por el Servicio hidrográfico helénico se hace cuotidianamente una señal horaria sobre la torre de la luz verde interior del puerto del Pireo, consistente en la caída de una bola negra a mediodía medio local (10h t. m. de Gw.)

Al mismo tiempo se dispara un cañonazo. La bola se iza cinco minutos antes.

En el caso de fallar la señal, se repetirá a las 13h de t. m. local (11h t. m. de Gw.)

Nota.—Los buques que deseen determinar el estado absoluto de sus cronómetros pueden hacerlo en la estación situada cerca de dicho faro todos los días entre 10h y 11h, a excepción de los domingos.

Egipto.—*Alejandro.*—*Boya luminosa.*—Notice to Mariners núm. 1525. Londres, 1920.—Núm. 1326.—La boya luminosa con luz fija roja fondeada a 550 metros al SW. de la luz de la extremidad NW. del muelle carbonero, ha sido modificada mostrando actualmente una luz de 1 relámpago rojo cada tres segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos).

Situación aproximada: 31° 11' N. y 29° 51' 48' E. de Gw.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

Brasil.—*Canal do Dentro.*—*Alumbrado.*—Notice to Mariners núm. 1439. Londres, 1920.—Número 1327.—*Barco-faro Bragança.*—El barco-faro *Bragança* ha sido fondeado en su puesto, a unas 1,25 millas al Norte del banco *Bragança*.

Situación aproximada: 0° 25' 12" S. y 47° 55' 12" W. de Gw.

Carácter: 1 grupo de 2 relámpagos blancos cada 6 segundos.

Alcance: 12 millas.

Fases: Relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 0,9 segundos; relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 4,5 segundos.

BOYA LUMINOSA.—En la parte Oeste del Coroa Gai-votas se ha fondeado una boya luminosa que muestra una luz de 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos).

GOLFO DE MEJICO

Estados Unidos.—*Pasas del Misisipi.*—*Profundidades.*—Notice to Mariners núm. 35 || 3.091. Washington, 1920.—Número 1238.—El 18 de agosto de 1920, las profundidades en las pasas del Misisipi eran de 8,7 metros en la pasa Sud y de 5,5 metros en la pasa SW.

Véase el aviso núm. 1140 de 1920.

Méjico.—*Tuxpan.*—*Advertencia.*—Notice to Mariners núm. 35 || 3.093. Washington, 1920.—Número 1329.—Las diversas Compañías de petróleo han establecido lámparas de incandescencia en sus propiedades, situadas a lo largo de la costa, entre Tuxpan y el cabo Rojo. Estas luces fijas blancas, de un alcance de 10 millas, pueden ser tomadas por luces del alumbrado general de la costa.

El Director general,
FRANCISCO YOLIF

Compañía Anónima Es-

pañola de

Seguros y Reaseguros

'LUX'

CAPITAL: Pesetas 2.000.000

Domicilio Social: Rambla de San José, 13, entr.º
Teléfono 1591 A.—BARCELONA

Información General

CRONICA DE LOS PUERTOS

Coruña

Cuando parecía que iba a terminar el conflicto pendiente entre los tripulantes de los barcos pesqueros y sus armadores, que en una reunión tenida en el Gobierno civil por comisiones de ambos bandos, parecía habían llegado en principio a un acuerdo, quedaron nuevamente rotas las negociaciones, por no aceptar los obreros las últimas proposiciones de los patronos.

En vista de ello, se reunieron los dueños de varios vapores, acordando trasladar su industria a otro puerto.

Esta determinación ocasionaría grandes perjuicios a la Coruña, porque la industria pesquera es la principal fuente de riqueza de esta población.

Se busca una solución de concordia y se confía en que se solucionará dicho conflicto, que dura desde el mes de julio.

Bilbao

El conflicto existente en los Astilleros del Nervión y de la Constructora Naval, se ha agravado, por haber sido despedidos algunos centenares de obreros que se negaron a efectuar determinados trabajos. Créese que será declarada la huelga general del ramo.

SINIESTROS MARITIMOS

FERROL.—El 21 del corriente por la altura de la parte de la costa conocida por la Estaca de Varés, se le abrió una importante vía de agua al vapor «Santa Rosa», de esta matrícula, inundándose con tanta rapidez sus bodegas, que la tripulación, compuesta en total de trece hombres, sólo tuvo tiempo de arrojar al mar, ya que el barco se hundía velozmente.

Cuando los náufragos creían segura su muerte, hallándose agotadas casi sus fuerzas, acertaron a pasar por aquel paraje los vapores «Valladolid» y «Valencia», los que apercibiendo las desesperadas señales de auxilio que hacían los tripulantes del «Santa Rosa», fueron acto continuo en su demanda, pudiendo salvarlos a todos y trasladarlos al puerto del Ferrol, no sin antes prodigarles los solícitos cuidados que su estado requería.

BILBAO.—Anclado frente a Santurce el vapor «Araguren», se le declaró un incendio el día 21 del corriente, a primeras horas de la madrugada.

El fuego que se había iniciado en el pañol de proa, debido a la combustibilidad de los efectos en él almacenados, adquirió en pocos momentos gran incremento, corriéndose a la bodega y gracias a que en ésta se hallaba sólo almacenada una gran cantidad de lastre, pudo el fuego ser dominado sin que causara grandes daños al barco.

La tripulación hizo cuanto humanamente pudo para atajar el fuego, lo que consiguió, no sin que del percance saliera con algunas heridas de cierta gravedad el segundo oficial del barco.

BURDEOS.—Ha sido puesto a flote el vapor belga «Roi Leopold», siendo remolcado hasta los muelles de este puerto.

BALTIMORE.—El buque de vela noruego «Bracmar», salido del Havre el 3 de Agosto último para Hampton Roads, no ha llegado a su destino todavía. En Londres se hacen reaseguros sobre dicho buque a 40 por 100.

LONDRES.—El vapor belga «Bombardier», que de Dunquerque iba a Nueva York, ha sido remolcado a San Miguel de las Azores, por ligeras averías en la máquina.

ARGEL.—El buque auxiliar francés «Dixmude», ha sido remolcado a este puerto con agua en una bodega y pérdida de algunas velas.

CONSTANTINOPLA.—El vapor americano «Haddon», señalado con fuego en el Mar Negro, ha sido embarrancado en Tulcea. Las máquinas sufrieron averías por el incendio.

CONSTANTINOPLA.—El vapor belga «Batavier», ha abordado al yate inglés «Cuttsark», causándole averías en ambos costados.

MANILA.—El vapor «Basilio», que iba a Puerto Rico (Isla de Leite), ha sido sorprendido por un fuerte tifón que le hizo naufragar. Sólo se salvaron 16 tripulantes, habiendo desaparecido 48 hombres de la dotación.

NUEVA YORK.—El buque italiano «Goambattista», ha embarrancado a 5 millas al Norte de este puerto. Créese que la pérdida será total.

BOLOGNE.—El vapor francés «Les Aulnals», se ha partido en dos.

PORT-SAID.—El vapor japonés «New Cor Marn», embarrancado cerca de Mocha, ha sido puesto a flote por el vapor de su misma nación «Tazan Marn».

BURDEOS.—Los vapores francés «Harti» y el «Montauban», que venían para cargar, a causa de la densa niebla, han embarrancado ambos en el río Garona, enviándoseles seguidamente remolcadores en su auxilio.

LONDRES.—La goleta mixta «Fofa P. Macris», que de Siracusa iba a Catania, Malta, Benghan y Limasol, se ha hundido en la costa de Siracusa, a consecuencia de un incendio o de una explosión. La tripulación desembarcó en Catania.

ADEN.—El vapor francés «New York Maru», ha embarrancado en Mocha Sheal, habiéndosele enviado buques de socorro.

HAVRE.—El vapor inglés «Dolphin», remontando el Sena con destino a Rouen, ha varado a consecuencia de haber sufrido una avería en el timón.

GIBRALTAR.—El vapor belga «Ile de Java», que embarrancó en las proximidades de Algeciras, fué puesto a flote por un remolcador.

CASABLANCA.—El vapor francés «Sahara» de la «Compagnie des Vapeurs Français», ha sufrido averías en el timón, considerando los peritos que deben efectuarse reparaciones inmediatas.

MARSELLA.—El vapor francés «Aviateur de Terlines», en viaje de Swansea a Savona, ha tenido que entrar de arribada forzosa en este puerto, a consecuencia de haber sufrido averías en la máquina y en el casco.

ARGEL.—El vapor francés «Bellone», procedente de Nemours, entró en este puerto con diversas averías sufridas durante el temporal corrido. Dicho vapor deberá entrar en dique seco para reparar antes de hacerse a la mar nuevamente.

CADIZ.—Ha llegado a este puerto, con averías en sus calderas, el vapor italiano «Brento».

NOTICIAS VARIAS

Transmisión de grabados a distancia en los Estados Unidos

Se han hecho interesantes pruebas de telefotografía por Eduardo Delin, desde la redacción del *New York Herald* en Nueva York y la del *Post Dispatch* de San Luis, o sea una distancia de 2,000 kilómetros.

Las fotografías fueron transmitidas con pleno éxito.

Encargo de un barco-tanque

La importante empresa naviera francesa «Société Navale de l'Ouest», ha encargado a los Astilleros navales de Caen, la construcción de un nuevo gran vapor petrolero de 11,000 toneladas.

Dicho vapor será destinado al aprovisionamiento de «mazout» para los buques de dicha sociedad.

Las características que tendrá esta nueva unidad serán: 137 metros de eslora, 77 de manga y 11'37 de puntal y 10'66 entre perpendiculares. Su desplazamiento será de 16,000 toneladas.

Nuevas líneas

La empresa naviera francesa de «Affreteurs Reunis», ha resuelto crear dos nuevos servicios regulares entre Túnez-Niza-Marsella y Sfax-Sousse-Niza-Marsella-Sfax.

El buque afecto a la primera línea será el «Sahara» que inaugurará el servicio uno de estos días.

En cuanto a la segunda línea, no será inaugurada hasta la primera quincena del mes próximo.

Botaduras

El jueves último fué lanzado al mar en Middlesbro, el vapor «P. L. M. núm. 22», construido por encargo de la compañía ferroviaria francesa Paris-Lyon-Mediterrane, el cual será adscrito a la «Société Nationale d'Affrètement».

Sus principales características son: eslora, 122 metros; manga, 16'05 metros y puntal, 9'45 metros, y su desplazamiento es de 8,900 toneladas.

—En los astilleros de H. y C. Grayson, de Gars-ton, ha sido botado recientemente el vapor «Gelvés», de 265 pies de eslora, con capacidad de 3,175 toneladas de carga total, construido para la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor.

Servicio aéreo Bilbao-Bayona

La línea de hidroaviones del Cantábrico, inaugurada el 27 del pasado junio, funciona ya con completa regularidad, de modo que los viajes se realizan di-

riamente desde hace algunos días, a pesar de que el compromiso de la Compañía era de que fuesen solamente alternos.

En el aeropuerto de Bayona han quedado terminados dos grandes hangares, cada uno con 1,500 metros cuadrados de superficie, que, junto con el de 500 metros ya existente, bastarán para abrigar la flota de la Compañía, que constará de 5 aparatos Levy, con motor Renault de 300 caballos; 6 Tellier, con motor Hispano-Suiza de 200 caballos, y 5 Farman, con motores Renault de 180 caballos. Cada avión tiene un juego de alas y un motor de repuesto.

Actualmente se están ultimando los preparativos para la construcción del hangar y muelle en el Abra de Bilbao, donde quedarán en estación varios aviones, para asegurar el servicio diario con el resto del litoral. El servicio entre Bilbao y Santander, ha de comenzar en breve.

Para el transporte de correo internacional, que tanto interés ofrece para el desarrollo económico de aquella región, se ha solicitado del Gobierno español una oferta de condiciones, que se halla en estudio de los técnicos de correos, y cuya tasa se trabaja para que sea lo más reducida posible.

República del Ecuador

Organización del servicio de Meteorología

La Sociedad de Agricultores del Ecuador ha resuelto instalar una red de estaciones meteorológicas en la región de la costa y en la isla Galápagos, para cultivar los productos tropicales allí donde más probabilidades de buen éxito auguren los elementos meteorológicos observados.

Con este fin se han escogido cincuenta explotaciones agrícolas a conveniente distancia unas de otras, y en cada una se han instalado los aparatos meteorológicos de uso corriente, para las observaciones cotidianas, que se publicarán en un Boletín.

Desde luego, saldrá beneficiada también la navegación costera, ya que contará con datos precisos y de previsión, excelentes.

Inspección de barcos de pasaje españoles en los Estados Unidos

Por el Ministerio de Estado ha sido publicada la siguiente nota:

«El Gobierno de los Estados Unidos ha resuelto conceder validez a los certificados de reconocimiento de buques españoles expedidos por las autoridades españolas, y en su consecuencia los buques de vapor españoles que conduzcan pasajeros y se hagan a la mar desde un puerto de los Estados Unidos y estén provistos del certificado correspondiente de reconocimiento expedido por los funcionarios españoles competentes, sólo estarán sujetos a la inspección necesaria para que los inspectores locales puedan comprobar que el estado del buque, de las calderas y de los aparatos de salvamento corresponden a lo que se consigne en el referido certificado español.

Los capitanes, navieros y agentes de buques españoles de pasajeros, con excepción de los que posean certificados de reconocimiento expedidos por las autoridades de los Estados Unidos, deberán, tan pronto como lleguen a un puerto de aquel país, entregar en

las oficinas locales una copia del certificado español de reconocimiento.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, Noviembre de 1920.

El subsecretario interino, *Servando Crespo.*»

Producción mundial de carbón desde 1913

La producción de carbón en el mundo entero, a contar desde el año 1913, ha sido, según la Revista «Nautical Gazette», la siguiente :

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Estados Unidos	517.057.—	465.860.—	482.275.—	535.325.—	590.939.—	615.260.—	493.745.—
Inglaterra	292.041.—	269.926.—	257.268.—	260.488.—	252.486.—	231.402.—	232.574.—
Alemania	278.986.—	245.482.—	235.082.—	252.847.—	262.311.—	261.108.—	210.300.—
Austria-Hungría	53.698.—	47.939.—	46.600.—	49.702.—	47.064.—	40.090.—	—
Francia	40.844.—	27.528.—	19.533.—	21.310.—	28.915.—	26.259.—	22.477.—
Belgica	22.842.—	16.714.—	14.177.—	16.863.—	14.920.—	13.822.—	18.546.—
Japón	21.416.—	22.399.—	20.591.—	33.010.—	26.514.—	28.203.—	30.832.—
India	16.468.—	16.728.—	17.378.—	17.531.—	18.505.—	21.055.—	22.109.—
Canadá	13.619.—	12.372.—	12.036.—	13.139.—	12.743.—	13.588.—	12.325.—
Australia	12.617.—	12.644.—	11.598.—	9.969.—	10.361.—	11.125.—	10.697.—
Unión sudafricana	8.079.—	7.831.—	7.676.—	9.288.—	9.933.—	9.457.—	9.979.—
España	4.292.—	4.424.—	4.687.—	5.589.—	6.005.—	7.239.—	—
Neuseland	1.918.—	2.312.—	2.244.—	2.293.—	2.102.—	2.067.—	—
Holanda	1.873.—	1.929.—	2.262.—	2.656.—	3.050.—	4.883.—	5.357.—
En total	1.342.333.—	1.205.291.—	1.195.785.—	1.296.192.—	1.344.710.—	1.330.610.—	1.163.341.—

Tripulaciones de la marina americana

Desde el año 1913, el número de tripulantes de la marina norte-americana, ha crecido de manera muy notable, según puede apreciarse por los siguientes datos comparativos, que tomamos de la Revista náutica alemana «Hausa» :

	1913	1919	1920
Americanos	63.040	97.160	137.016
Naturalizados en EE. UU.	32.780	24.676	31.777
Ingleses	24.031	26.848	36.609
Chinos	65	729	1.625
Japoneses	193	1.198	1.276
Filipinos	258	1.154	1.646
Alemanes	9.185	138	1.568
Noruegos	8.679	10.237	11.585
Suecos	6.995	10.054	11.905
Dinamarqueses	2.510	5.843	6.827
Rusos	4.483	10.108	9.442
Austriacos	2.980	125	664
Franceses	615	694	948
Españoles	20.511	24.163	29.784
Italianos	4.813	2.503	3.463
Portugueses	4.384	5.481	6.031
Diversas naciones	12.434	34.811	41.974
Origen desconocido	68	—	—
Total	198.024	255.922	334.140

Como puede apreciarse, el número de españoles aumenta sin cesar, y no lleva traza, por ahora, de disminuir.

Un nuevo reloj solar

Según hemos acabado de leer en la importante y popular revista *Ibérica*, en su número del 2 de Octubre pasado, Carlos Gautier ha ideado un reloj solar que ha de permitir conocer, desde luego siempre que luzca el sol, la hora legal, con un error que no llegará a un minuto. Un verdadero cronómetro, si se compara con la totalidad de relojes públicos de Barcelona.

El invento se basa en la teoría del cilindro eclíptico y el aparato se reduce a un trozo de cilindro truncado hueco, cuya sección superior forma con el eje del cilindro un ángulo igual a la latitud del lugar en que el reloj deba ser instalado.

Solidario del cilindro, y en el mismo eje que éste, se encuentra un gnomon, cuyo extremo libre proyectará sombra todos los días sobre la superficie interna del cilindro, y todo el año irá siguiendo las señales horarias correspondientes a las fechas trazadas en dicha superficie.

Las señales de igual hora se confunden con las generatrices del cilindro, y son la intersección de esta superficie con un haz de 24 planos que equidistan entre sí angularmente 15°, cuyo eje común es el gnomon. Las líneas de igual fecha o líneas de sombra diurna, son secciones rectas del cilindro, o las intersecciones del cilindro con el cono de revolución que tiene por eje el gnomon y por generatriz el rayo solar que en el curso de un día pasa por el extremo del gnomon.

Para que el reloj pueda indicar la hora, se orienta

El incremento tomado por nuestra Revista nos ha obligado a trasladar la Redacción a un nuevo local, situado en la calle Manso, 43, 1.º, 2.º, donde ha quedado instalada.

En consecuencia toda la correspondencia y cuanto afecta a «La Marina Mercante» debe ser dirigida al Gerente, a la dirección mencionada.

de modo que el plano formado por el gnomon y la generatriz central de las más largas del cilindro truncado, coincidan con el meridiano del lugar, y que el gnomon tenga la dirección del eje del mundo. Para esto sirven 2 tornillos niveladores y 2 del soporte del cilindro y además un nivel de aire.

Tiene el reloj un dispositivo que permite sean señaladas las horas en diversos sistemas de tiempo.

ULTIMAS NOTICIAS

Coruña

—Al momento de cerrar esta crónica nos enteramos que acaba de celebrarse una asamblea de armadores y tripulantes de los vapores pesqueros. Estos aprobaron las bases y aceptaron las nuevas condiciones reglamentando el trabajo propuestas por el gremio patronal para solucionar el conflicto, el cual ha que-

dado resuelto. Dentro de breves días reanudarán las faenas los 53 buques que desde julio estaban amarrados a consecuencia de la huelga.

Queda ahora pendiente la de las carboneras, continuándose las negociaciones para terminarla.

El tiempo tiende al parecer a abonanzar, lo que permitirá la reanudación del servicio de pesca en este puerto.

LIMASOL.—Por telegrafía sin hilos anunció el 10 el vapor inglés «Italian Prince», que se le había declarado un incendio en las carboneras, dirigiéndose a este puerto. Se tuvo que embarrancar el vapor, y el capitán pide por radiograma un barco-bomba. Se considera como pérdida total.

LAS PALMAS.—Por averías sufridas en la máquina, entró de arribada el «Saint Mihiel».

BALTIMORE.—El vapor americano «Tralltindo», incendiado en Norfolk, se ha hundido.

La inspección de buques

Hoy se halla representada por el teniente coronel de Ingenieros de la Armada don Genzalo Rubio, hombre de grandes conocimientos y dotado de una clara inteligencia. Antes de este señor estuvo representada por el digno ingeniero del mismo cuerpo, don Joaquín Concas, y anteriormente por don Luis Barra.

Todos estos señores han desempeñado, y desempeñan, su cometido de una manera ejemplar y con sobrados conocimientos para ello.

Pero, a mi juicio, en la forma en que actualmente se encuentra este servicio, adolece de defectos que muy fácilmente se pudieran corregir.

Estos señores, a pesar de su extraordinaria actividad, de su trabajo constante, no es posible que puedan atender según es necesario. El radio de acción que algunos tienen es enorme, pues el Inspector de buques de la Comandancia de Bilbao, por ejemplo, tiene que atender a todos los puertos de Vizcaya. Y realmente esto es demasiado para un solo hombre. Pero, por otra parte, resulta que no puede el Inspector tener un auxiliar, por lo reducido de sus honorarios, pues mientras el representante del «Lloyd's» o del «Bureau Veritas», sociedades de seguros marítimos que actúan en España, cobra por sus visitas una cantidad X según el tonelaje, el Inspector de buques del Estado percibe justamente , que es lo que el arancel le señala.

Si a estos señores les pagaran la misma cantidad que a los Inspectores de las antedichas sociedades, podrían reducir su radio de acción y concretarse a un solo puerto. De este modo podría ser atendido el servicio debidamente, y para los demás puertos de la provincia podría establecerse un auxiliar del Inspector.

Así fuera más fácil evitar días de luto en los pueblos costeros donde abundan vaporcitos de pesca. Debido a la ignorancia de los que los manejan y a la seguridad que tienen de que el Inspector no aparece por allí más que una vez al año, días antes de la inspección lo ponen todo en orden. Pero pasada ésta ponen en las seguridades pesos, para que aquéllas no desahoguen a la presión de régimen. Y cuando van

en regateo, a ver quién anda más, se da el caso de tapar el manómetro con la boina, y las válvulas, cargadas según queda dicho, avivan los fuegos todo lo posible.

Efecto de la ignorancia, no se dan cuenta del peligro que corren sus vidas, pero el caso es pasar al que va al costado, que probablemente navega en idénticas condiciones.

Yo creo que si en cada Ayudantía de Marina hubiera un asesor técnico que residiera en el pueblo y que con frecuencia girara visitas de inspección, se evitarían muchas desgracias y pérdidas lamentables.

Estos asesores bien pudieran ser compañeros míos de profesión, pues difícil será que en estos pequeños pueblos no exista algún maquinista que, cansado ya de navegar, y por humanidad más que por lucrarse, acepte este cargo, ya que al de Inspector no podemos optar desde cierto tiempo a esta parte (dos años próximamente), en que se reformó el reglamento.

Por el viejo reglamento de Inspectores de buques mercantes, aprobado por Real decreto de 15 de abril de 1911, podíamos optar a ese cargo los maquinistas, *previa oposición* y casi en último orden.

En efecto, según dicho reglamento podían tomar parte en los concursos para proveer el cargo de perito Inspector de buques, los que pertenecieran a alguno de los cuerpos que a continuación se expresan, por el orden de preferencia que se enumeran:

- 1.º Ingenieros navales.
- 2.º Cuerpo general de la Armada.
- 3.º Ingenieros industriales.
- 4.º Artilleros de la Armada.
- 5.º Artilleros del Ejército.
- 6.º Ingenieros de caminos, canales y puertos; y
- 7.º Ingenieros de minas.

Caso de quedar desierto el concurso, se proveería la vacante por oposición y podrían tomar parte en ella:

- 1.º Los capitanes de la marina mercante con siete años de práctica de su profesión y tres de taller.
- 2.º Los maquinistas de la Armada con siete años

de ejercicio de su profesión en buques o en talleres de arsenales.

3.º Maquinistas navales con los mismos años de ejercicio de su profesión embarcados; y

4.º Jefes de talleres de construcciones navales o composición de máquinas y buques, con cinco años de ejercicio como tales.

Pero al reformar el reglamento sucedió lo que al boticario del cuento: que hacía las medicinas con tanto esmero, que le causaba pena tener que entregárselas a los clientes y terminaba por tomárselas él.

Al modificar el reglamento de Peritos, para que nadie se molestara y terminara más pronto, se dejó el cargo para los Ingenieros navales sólo.

Menos mal que en la barredura no hemos ido solos, pues nos acompañan Ingenieros militares, industriales, cuerpo general de la Armada, artillería, etc., todos los que por el viejo reglamento en una u otra forma podíamos optar a esa plaza. Y, como se suele decir, mal de muchos, consuelo de bobos.

Yo quisiera tener la autoridad necesaria para poder preguntar a quien propuso tal modificación: ¿En qué se ha fundado para suprimirnos a todos? Y dejando a un lado a los demás, ¿por qué ha suprimido a los maquinistas navales, cuando en el «Lloyd's» y «Veritas» están desempeñados tales cargos por maquinistas navales y tienen asignados dobles honorarios que los Inspectores del Estado?

Además, si los barcos mercantes son del comercio, muy bien pueden ser inspeccionados por maquinistas mercantes, pues los funcionarios del Estado ya tienen sus retiros que les aseguren la vejez, y nosotros no podemos conseguir tal cosa, a pesar de nuestro gran deseo que tenemos. No nos queda otro recurso que trabajar de jóvenes... y de viejos también.

¿Es que se ha juzgado al maquinista con pocos conocimientos para el desempeño de la plaza de perito inspector?

Yo aseguro que entre mis compañeros habría muchos que fácilmente se impondrían de todo lo neces-

sario para desempeñar tal misión. Si ésta tiene algo de difícil es el trazado del disco de máxima carga, por la serie de correcciones que tiene, que dos operadores las aprecian distintas. Y esto por emplear fórmulas venidas de fuera que para nada nos sirven. Por medios más accesibles se puede hallar el franco-bordo con muy poco error, sin someterlo a tanta corrección. Y aun siguiendo el método de las correcciones, los Inspectores del «Lloyd's» y del «Veritas», cuando sus inspecciones oculares sobre los trabajos que se verifican a bordo les dejan libres, las hacen ellos, y si estas ocupaciones no se lo permiten (que son las más de las veces), envían los datos a sus respectivas sociedades. Estas hacen los cálculos y se los devuelven.

Esto mismo se podría hacer entre los Inspectores y la Dirección general de Navegación, pues el Estado, al cobrar los derechos de abanderamiento, contrata algún deber. Y para eso tiene también empleados.

Yo confío en que, en virtud del escrito elevado a la Dirección general de Navegación por las Asociaciones de Maquinistas, se reformará el Reglamento de peritos Inspectores y se nos colocará a los maquinistas navales en el lugar que nos corresponde.

(C + CH + Z) A.

Maquinista naval

De la revista de Bilbao, *El Maquinista Naval*.

TALLERES GRÁFICOS COSTA, ASALTO, 45. — BARCELONA

Engranajes cortados a máquina

Font y Campabadal,
S. en C.

Cortes, 490

— Teléfono 3351 A.

BARCELONA

"LA UNIVERSAL" DE MARIANO LLUCH

Calle de la Princesa, 44

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

Casas en Port-Bou y Cerbère

ENRIQUE FREIXAS

Consignatario de Buques

Dirección telegráfica: «Freixas-Cristina»

Cristina, 5 BARCELONA Teléfono A-1585

Banco de Cataluña

Rambla Estudios, 4

BARCELONA

Teléfonos 2248 A y 3453 A

Apartado de Correos 509

Den. teleg. «Cataloniabank»

Delón. telefónica «Palera»

Compra y venta al contado y a plazos de valores nacionales y extranjeros. Descuento y negociación de cupones y títulos amortizados. Cuentas de valores. Compra y venta de papel sobre el extranjero. Giros, Banca, Cambio. Cuentas corrientes con abono de intereses. Informaciones financieras.

RUPERTO ANGLADA ANCHA, 13
Teléf. A. 2238

CABLES DE ACERO: Primera casa en España para la construcción de cables metálicos: Especialidad en ascensores, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puentes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para-rayos, etc.

Efectos navales de ocasión

Cables de la mejor calidad inglesa. Gran surtido

Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva

Descargadores, E-mivadores y Receptores: Puerto y estación

TELÉFONOS { Efectos Navales 1892 A } Trabajos y Servicios, S. A.
{ Leñas . . . 4828 A }
{ Gerente. . . 5533 A }

SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

Línea regular de vapores rápidos «ROB. M. Sloman Jr. Mittel-
mer-Linie» - HAMBURGO

RICARDO TORRABADELLA

Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A

Cables y telegramas: «TORRABADELLA»

Despacho: Fletamento, compra y venta de buques: Seguros: Fleta-
mento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbones, hierros, mi-
nerales, ladrillos: Consignación de vapores: Agencia de Aduanas

“NEPTUNUS”

Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros contra los riesgos de
Transportes

Capital 2.500.000 pesetas. - Desembolsado 2.250.000 pesetas. Casa Ma-
triz en Génova (Italia)

HIJOS DE M. CONDEMINAS

José A. Clané, 4, 1.º - BARCELONA - Teléfono 4199 A

J. ANSURIZA C.ª

Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship Chandier Furnish all hinas of provisions at
the most moderates prices.—Proveedores de to-
da clase de comestibles para buques

AGUSTÍN BAS ROLDÓS

SEGUROS Y REASEGUROS

Ataulfo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A

JOSE GUIBBERMO FEBIU

Rambla Sta. Mónica, 4 : Teléfono 3694 A

Agencia general de Aduanas: Transportes terres-
tres y marítimos: Consignaciones: Representacio-
nes: Comisiones: Especialidad en los servicios
de exportación

“LA UNIVERSAL”

FABRICA DE GALLETAS PARA BUQUES Y PANADERIA
de **JOSE PERMANYER**

Exportación a todos los puer- **Puré Pormanyer**
tos de España y Ultramar del

El mejor alimento vegetal propio para la navegación, por su conserva-
ción indefinida. Premiado con medalla de Oro y Cruz de Mérito en la
Exposición de higiene de Milán (Italia) 1919

Paseo Colón, 2 - Merced, 44 - Teléfono 2628 A - Sueursal, Merced, 7
Casa Fundada en 1802 - BARCELONA

CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen: Etami-
nas para banderas: Manufacturas
del ramo

VICENTE ALABAU, S. en C.

Agentes asesores de los Docks Comerciales
Agencia de Aduanas: Fletamentos de veleros y
vapores: Comisiones: Representaciones: Frutas
y hortalizas: Representantes de la Compañía de
Seguros Marítimos «Argos»

CALLE BILBERTAD, 13: GRACIA - VALENCIA Telegramas: «Alabau»

JUSTO MARLES

Despacho: Plaza Merced, 4 : Teléfono A 2108

Efectos Navales—Agente de «The British Anti-
fouling Composition & Paint, C.º Ltd. (London-
New York), contractors to the Admiralty».—Pin-
turas submarinas y especiales para vapores de
hierro y madera.

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos: Disponibles de 0'75 a
300 H. P. : Electromotores, etc., continua 220 v.
Disponibles, de 0'5, 800 a 100 H. P. : Preparacio-
nes: Bobinages

J. PALAZÓN, S. en C.

Clané, 3 : Teléfono 1939 A.

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES IN-
TERNACIONALES: ADUANAS: TRANSITOS

HIJO DE RAMÓN R. RAMOS

Paseo de Colón, 19 BARCELONA Teléfono 205 A

Armador y Consignatario

Casa sucursal en Melilla—Dirección telegráfica
y telefónica en Barcelona: «Ramos». En Melilla:
«Onramos»

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

AÑO I

BARCELONA 15 DE DICIEMBRE DE 1920

NÚM. 18

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA.	18.— PESETAS AÑO
" EXTRANJERO.	26.— " "
NÚMERO SUELTO	0.75 " "
" ATRASADO	1 — " "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

CALLE MANSO, NÚMERO 43. PRIMERO
TELÉFONO NÚMERO 1027 S. P.

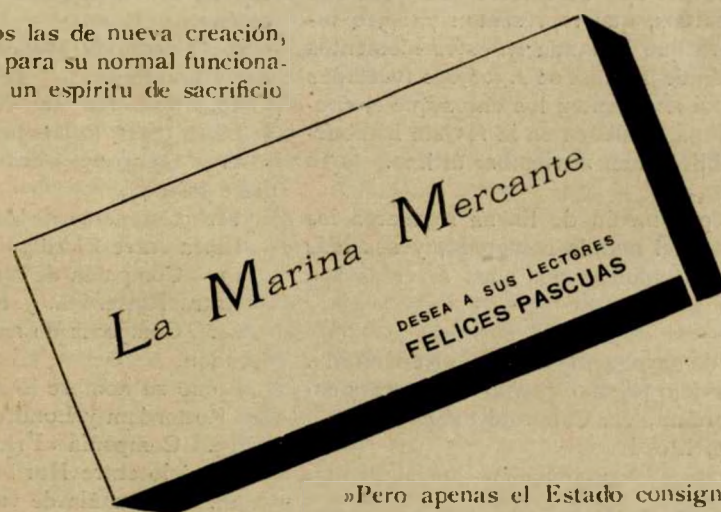
La enseñanza náutica

Cuando todas las naciones marítimas se esfuerzan en el laudable empeño de mejorar las enseñanzas náuticas, colocándolas a la altura que las modernas necesidades requieren, España, país que casi puede considerarse como una isla, nación que posee ya una marina mercante con un total ya superior a un millón de toneladas y con tendencia a aumentar, España, repetimos, no tan sólo parece desatenderse de tan importante cuestión, sino que, y esto es lo más sensible, deja abandonadas completamente sus Escuelas.

Ni las antiguas, ni menos las de nueva creación, poseen lo más indispensable para su normal funcionamiento. Sus profesores, con un espíritu de sacrificio

y por Real orden se señaló la distribución de esas cantidades.

»Las Diputaciones, en unas provincias, los Ayuntamientos y las fundaciones docentes en otras localidades coadyuvaban modestamente al sostenimiento de dichos Centros de enseñanza, y el Estado tenía asignadas 1,500 pesetas a cinco profesores, que cobraban incluidos en la nómina de los Institutos generales y técnicos.



que forma verdadero contraste con el materialismo de los actuales tiempos, a pesar de no percibir desde hace muchos meses, los ridículos sueldos que les son asignados, continúan explicando sus asignaturas.

Y cómo estará la cosa, cuando uno de los principales diarios de la Península da el grito de alarma en forma tal que, o han de ser completamente sordos los que a su cargo tienen la tutela de nuestras Escuelas de Náutica, o han de apresurarse a poner un rápido término a la insostenible situación creada por el abandono en que se ha dejado, desde hace muchos meses, a nuestras Escuelas.

El diario a que hemos aludido no es ninguna publicación de la costa, como parece lógico así fuera, es el A. B. C. de Madrid, que publicó, hace muy contados días, con el título «Por las Escuelas Náuticas», las siguientes muy interesantes líneas:

«En el capítulo correspondiente de los actuales presupuestos se consignan cantidades para dotación de profesorado y de material de las Escuelas Náuticas;

»Pero apenas el Estado consignó en presupuesto las asignaciones de las Escuelas Náuticas, dejó de pagarles, y Diputaciones, Ayuntamientos y fundaciones, ante el ejemplo del Estado y ante la apremiante Real orden de 14 de octubre, dejaron de atender esas obligaciones voluntarias, encontrándose el profesorado trabajando sin percibir ni sueldo, ni gratificación, ni dietas, y registrándose el caso de que unos Centros oficiales tengan que rendir fruto de enseñanzas diurnas y nocturnas sin dotación de material.

»Semejante situación es insostenible. Ocho meses sin invertir las partidas que el Parlamento votó, no para obligaciones por crear, sino para obligaciones creadas y desatendidas, son demasiados meses.

»No se trata de un profesorado que pide mejoras; se trata de personal que trabaja en espera del sueldo que se le asignó; se trata de unos Centros que carecen de material, que no tienen consignación para luz ni para limpieza; se trata, en fin, de un material flotante que se pudre en el agua por falta de cuidados.

»Seguramente el ministro de Instrucción pública pondrá término a esta lamentable situación, atendiendo en justicia a las Escuelas Náuticas.»

Confiamos en que cesará pronto el bochornoso espectáculo que representa el tener abandonadas unas enseñanzas tan importantes como son las de Náutica y esperamos que, ya que tal vez sería gollería pedir que todas ellas fueran dotadas del material moderno más indispensable, que por lo menos les sean abonados a sus profesores los sueldos que tienen devengados y que les fué asignado, y que además se asignen las cantidades, que no serían fabulosas, para que los

locales en donde las enseñanzas náuticas se dan puedan ser iluminados y limpiados, o por lo menos, si todo ello no es posible, que se consigne lo indispensable para limpieza, y en tanto podrán darse las clases aprovechando la luz solar, única que, hoy por hoy, no necesita consignación de ninguna clase.

PABLO FONT

Capitán de la Marina Mercante

La marina mercante holandesa en 1920

Desde la terminación de la guerra empezó una etapa de enorme actividad en cuanto a construcciones navales se refiere, en Holanda.

La flota holandesa, y nos referimos sólo a vapores y barcos a motor de más de 500 toneladas, se componía al finalizar el año 1918 de 455 unidades, representando un total de 1.405,699 toneladas.

En 31 de diciembre de 1919 había dicho total subido a 482 barcos con 1.538,030 toneladas de registro total.

Durante el presente año se calcula que quedarán terminados 158 barcos, que representan 731,910 toneladas, de manera que Holanda en estos momentos se halla en posesión de la suma de 2.300,000 toneladas de registro total, si no mienten los datos que el doctor berlinés N. Hansen publica en la revista hamburguesa *Hansa*, publicada en noviembre último.

Holanda sirve por medio de líneas regulares los principales puertos del mundo comercial, y sus más conocidas empresas y líneas por ellas servidas son las siguientes:

1. Compañía de navegación a vapor «Nederland». Sostiene un servicio regular de vapores-correos entre Java y Amsterdam, vía Canal de Suez.
2. «Rotterdam Lloyd». Esta empresa de navegación sirve las siguientes líneas: Java-Nueva York; Java-Bengala; Java-Puertos del Pacífico; Holanda-Oriente.
3. Compañía de navegación «Ocean». Mantiene una línea regular entre los puertos de Holanda y las posesiones holandesas de la India, vía Inglaterra.
4. «Holland-Amerika Linie». Sostiene las 5 líneas siguientes:
 - I. Línea a Norteamérica. Vapores-correos con salida semanal entre Rotterdam y Nueva York. Salida quincenal de Rotterdam para Nueva Orleans, con escalas en los principales puertos de la costa americana.
 - II. Línea Holanda-Cuba y Méjico, con escala en puertos españoles.
 - III. Holanda-India Británica.
 - IV. Java-Nueva York.
 - V. Línea regular entre Holanda y Lawaunah.
5. Línea entre Java-China y Japón. Servicio cada tres semanas.
6. Sociedad de vapores correos reales. Sostiene unos 50 viajes anuales entre los puertos

de Holanda y los principales de las colonias holandesas de la India.

7. Empresa Real de Navegación a Vapor.

Los servicios de esta compañía son muy dilatados y comprenden líneas entre Amsterdam y Hamburgo y del primero de estos puertos a Gotenburgo.

Líneas entre puertos de Holanda y de Alemania, Francia, España, Portugal, Italia y puertos del Oriente europeo.

8. Empresa holandesa de navegación a vapor. Líneas de Amsterdam a Londres, Hull, Liverpool, etcétera.

9. Compañía Müller. Líneas a Bilbao y Santander y Londres.

10. Sociedad Van Nievelt, Gondrian y C.^a.

Línea entre Rotterdam y Gotenburgo.

11. Compañía «Zeevaart». Servicio entre Holanda e Irlanda.

12. Compañía de navegación a vapor «Zeeland». Línea entre Flesinga y Folkestone.

13. Compañía de Navegación Havra. Entre Rotterdam y Havre.

14. Compañía de navegación a vapor Rotterdam-London.

Como su nombre lo indica, sostiene el servicio entre Rotterdam y Londres.

15. Compañía «Friesland».

Servicio entre Harlingen y Hull.

16. Compañía de vapores y carbones.

Servicio entre Holanda y puertos ingleses.

17. Lloyd Real Holandés.

Servicio entre Holanda y Sudamérica, con escalas.

Vapores-correos y vapores de carga.

18. Compañía Real Holandesa Westindische.

Servicio entre Holanda, Centro América y Nueva York.

Servicio a las Antillas.

Servicio al Pacífico, partiendo de Hamburgo.

19. Compañía holandesa-sudafricana.

Línea Rotterdam al Africa del Sud.

20. Compañía «Van der Eb und Dresselhuys».

Servicio entre Holanda, Las Palmas, Dakar y otros puertos de Africa.

Como puede verse, mantiene Holanda un considerable número de líneas regulares, todas ellas antiguas, lo que le permite, a pesar del considerable aumento de su flota, que sea una de las naciones marítimas que menos siente la actual crisis de fletes y que, por lo tanto, se halle en mejor situación para la lucha económica entablada.

J. CODINA

PROBLEMAS DE POST-GUERRA

EL ROBO DE MERCANCIAS EN TRANSITO

Interesante exposición que eleva al Gobierno español la «Casa de América» de Barcelona:

«Merced a la gentil propuesta—muy agradecida—del doctor Gastao da Cunha, delegado del Brasil, el Consejo de la Sociedad de las Naciones, en su sesión celebrada en San Sebastián, acordó que la Conferencia Internacional del Tránsito, que deberá reunirse en enero próximo, se realice en España y en nuestra ciudad de Barcelona.

El asunto general objeto de las deliberaciones de la Conferencia afecta singularmente a nuestro país, colocado entre dos naciones con las cuales nos interesa en gran manera sostener la mayor intimidad de relaciones, y en la avanzada del Viejo Continente, con puertos de arribada y de partida naturales en la comunicación europeo-americana. Pero existe, además, otra razón para que España utilice la Conferencia en bien de sus propios intereses y de los similares de los demás países. La necesidad de remediar el abuso intolerable que significa el robo sistemático de que son objeto las mercaderías españolas (al igual que las de los demás países en iguales circunstancias), obligadas al tránsito por determinadas fronteras para llegar a su destino.

Verdad es que antes de la guerra producíanse ya tales abusos, pero en escala mucho menor y sin que hubiera base fundada para achacarlos a intencionada negligencia por parte de determinadas administraciones portuarias y aduaneras, y menos a deliberado propósito de interceptar y dificultar el libre comercio con tan bajo recurso de competencia desleal.

Refiriéndonos solamente a América, las mercaderías destinadas a Mercedes, Salto o Paysandú, en el Uruguay; las consignadas al Paraguay o al Chubut, en la Argentina, o a Manaos y la Alta Amazonia, en el Brasil, las mercaderías facturadas, en una palabra, a destinos necesitados de traspaso de fronteras intermedias, sufrirán de vez en vez, esporádicamente, esos accidentes. No se formulaban, en cambio, denuncias y reclamaciones tan continuas, tan precisas, y, sobre todo, por lo frecuentes, tan acusadoras, tan delatorias de un sistema, como ahora ocurre con las destinadas a las plazas insulares y continentales del Caribe, con las cuales no tenemos servicio propio y directo de navegación.

Y no sólo con las mercancías, sino con los envíos postales, ocurre lo propio; se abren las encomiendas; los impresos no llegan; los libros, tampoco; con las cartas a veces ocurre lo propio. La documentación sobre tales abusos es copiosa, además de interesante por lo multicolor.

«Las vías de comunicación dificultan de una manera grande nuestras transacciones—nos escriben de Manaos,—máxime las de Barcelona, que tienen que efectuarse vía Lisboa, en cuyas Aduanas se pudren a veces nuestros artículos antes de ser despachados.»

«...Es evidente que algunos países no latinos han hecho el propósito de disgustar a los importadores centroamericanos de artículos de otras naciones, demorando las remesas y saqueándolas de tal manera,

que quien hace un pedido no hace otro»—nos escriben por otra parte.—Y testimonios, para nosotros autorizados como éstos, nos llegan a porrillo con una pronunciada tendencia al aumento numérico de los casos que les causan, verdaderamente abrumadora y alarmante.

Reconocemos que existen muchos, numerosos casos de robo vulgar, independiente de todo otro designio, fruto sin duda de la relajación del sentido moral inconcebible y doloroso que nos ha dejado la guerra. Mas, sea como sea, y subrayando el hecho de que el robo se ha especificado en la Europa occidental y central, y los manejos desleales en Oriente y Ultramar, entendemos llegada la hora de que se dicten aquellas medidas que la necesidad impone para atajar tan grave mal, reperkusivo en el desbarajuste de los transportes y en las alzas desmesuradas de los precios, medidas necesitadas de un acuerdo previo internacional, a fin de combatir con eficacia la negligencia y el saqueo políticos, lo mismo que el robo profesional.

En los Estados Unidos, el «Bureau of Forcing and domestic Commerce», de Washington, requerido por diversas quejas de distintos puntos de Europa, organizó no ha mucho un Comité de investigación especial para dilucidar el caso, de acuerdo con la «American Manufacturers Export Association» y el «American Institute of Marine Underwriters», se practicaron numerosas averiguaciones y se celebró por fin una Asamblea, con el concurso de la Cámara de Comercio del Estado de Nueva York y de la «National Association of Manufacturers» y la asistencia del Gobierno, en busca siempre de las soluciones adecuadas. Aceptando la bondad de la intención no puede ocultárseles la inutilidad de tal esfuerzo, como el gubernamental de Francia, el de Suiza y algunos otros similares. Sólo por una disposición general, supranacional, que coordinando todos los esfuerzos y organizaciones, desde la policía, llegue a la imposición de la sanción penal de un *boycot* riguroso a los países que infrinjan el acuerdo, podrá dominarse la epidemia. Por eso entendemos que el Gobierno de Su Majestad debiera instar de la Sociedad de las Naciones la inclusión del estudio del problema en la Conferencia para la organización del tránsito.

Barcelona, 25 de noviembre de 1920.—Por el Consejo de Gobierno, Mariano Viada, Presidente; Rafael Velhls, Director.»

Compañía Anónima Es-
— pañola de —
Seguros y Reaseguros

'LUX'

CAPITAL: Pesetas 2.000.000

Domicilio Social: Rambla de San José 13, 1.º y 2.º
Teléfono 1591 A. —BARCELONA

Información general

CRONICA DE LOS PUERTOS

Barcelona

En breve reanudarán sus faenas de pesca el hermoso vapor «María», propiedad de los señores Freixas Hermanos: el «Luis», de don Luis Delchan, lo ha hecho ya. Ambos barcos, a raíz de la guerra, fueron transformados en buques de carga, haciendo innumerables viajes entre nuestros puertos y los de la vecina República.

Es el «María» uno de los pesqueros más hermosos que hemos conocido, y sus condiciones son excelentes, al igual que los del «Luis», si bien este último, a nuestro entender, no tiene tan gallarda presencia como el «María», orgullo de nuestra matrícula.

Es indudable que el negocio de la pesca de altura puede aun desarrollarse enormemente en nuestro puerto y por lo tanto no nos extrañaría que tuvieran confirmación los rumores que circulan relativos a nuevas adquisiciones de vapores pesqueros de gran potencia y modernos por parte de las empresas al negocio dedicadas en nuestra ciudad.

Palma de Mallorca

Reina gran júbilo entre los escolares a causa de que por el ministerio de Instrucción Pública se ha dictado la siguiente R. O. relativa a la Escuela Náutica de esta ciudad.

Dice la R. O.:

«Primera. La Dirección del Instituto general y técnico de Palma de Mallorca procederá a abrir la matrícula oficial por un período de veinte días en las enseñanzas para los aspirantes a pilotos de la marina mercante y a maquinistas navales conforme al plan de estudios que fija el Real decreto de 28 de marzo de 1915.

«El plazo de matrícula se cerrará el 31 de diciembre próximo.

«Segundo. Las clases de la referida Escuela Náutica darán principio el día 7 de enero de 1921 y terminarán por este curso el 30 de junio siguiente, celebrándose los exámenes ordinarios durante el primer quincena del mes de julio.

«Tercero. Sin perjuicio de ulteriores resoluciones en cuanto a los locales que haya de ocupar la nueva Escuela, el director del citado establecimiento adoptará las medidas oportunas para la instalación de las enseñanzas náuticas en el actual curso académico remitiendo a este ministerio los informes o propuestas que estime procedentes acerca del particular.

«Cuarto. Se faculta al mismo director del Instituto para dar posesión al personal docente, administrativo y subalterno de la Escuela Especial de Náutica de Palma de Mallorca, que habrá de ser nombrado con carácter interino, en tanto se dicten las reglas necesarias para la provisión definitiva de todas las cátedras y plazas vacantes en estos Centros de enseñanza.

Tendremos, pues, Escuela de Náutica, lo que evidentemente será de gran provecho para los numerosos aficionados a los estudios de marina que hasta ahora debían seguir sus estudios en Barcelona o Alicante.

Ha sido nombrado director de la nueva Escuela el capitán de la marina mercante don Pedro Morey, y profesores don Francisco Barceló, don Alejo Cobrella, don Juan Moncada, don Joaquín Verdaguer, don Sebastián Sancho y don Pedro Caffaro.

—*La Gaceta* ha publicado una R. O. resolviendo el expediente de concurso de contratación de los servicios de comunicaciones marítimas regulares con Baleares, Norte de Africa y Archipiélago Canario.

En su parte dispositiva dice así:

«Primero. Aprobar el concurso y adjudicar los servicios de comunicaciones marítimas regulares con Baleares, Norte de Africa y archipiélago Canario comprendidos en el cuadro g, anexo al artículo 17 de la ley de 14 de junio de 1909 a la Compañía Transmediterránea, por término de 10 años revisables cada 2 años con arreglo al artículo quinto del pliego de condiciones y con los demás del mismo y cuadro de servicios inserto a continuación del R. D. de 25 de julio último que sirvieron de base al citado concurso por las subvenciones por milla recorrida, cuyo importe se detalla para cada servicio y que en sus cifras totales no podrá exceder de 1.454.208 pesetas para el servicio de Canarias; de 4.520.000 pesetas para el de Africa y de 4.064.832 pesetas para el de Baleares, o sea de una suma total anual de 10.039.040 pesetas con arreglo a la proposición y mejoras consignadas en la propuesta presentada por la Compañía Transmediterránea con exclusión del apartado octavo de la misma.

«Segundo. Que se proceda al otorgamiento de la escritura pública por dicha Compañía en la forma y plazo que determina el artículo sexto del citado Real Decreto de 25 de julio último previo el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 17 del mismo.

«Tercero. Que para la implantación de este servicio se señala la fecha de primero de enero de 1921.»

Málaga

En la madrugada del 14 la goleta inglesa «Lucovitz» que procedía de Terranova con un completo cargamento de bacalao para este comercio, chocó contra la escollera de Levante, abriéndosele algunas vías de agua que la hicieron zozobrar en pocos minutos.

Los tripulantes de la goleta arriaron un bote, embarcando todos en él, excepto el capitán que se negó a ello, permaneciendo en la cubierta del barco hasta que el agua llegó a ella. Entonces se le vió entrar en la cámara, suponiéndose que se suicidó.

Cádiz

Nos visitó la fragata argentina «Sarmiento», escuela de guardias marinas.

En honor de sus tripulantes se celebraron gran número de fiestas.

También se celebró un partido de foot-ball entre el equipo del «Español» y el de tripulantes de la fragata. El barco salió ya, marchándose sus tripulantes satisfechísimos de las continuas atenciones recibidas, tanto por los elementos oficiales como por los particulares todos de esta ciudad.

Ferrol

Durante el temporal que azotó estas costas a fin del pasado mes fueron varios, como es costumbre, los barcos que entraron buscando refugio en este tranquilo puerto.

Entre ellos entró uno, el «San Fernando», de 850 toneladas, que corrió durísimo temporal en el Golfo de Vizcaya, barriéndole los golpes de mar constantemente la cubierta y ocasionándole serias averías en la obra muerta. Felizmente pudo lograr nuestro puerto sin novedad en su tripulación.

También entró de arribada el vapor francés «Villalba» con una vía de agua de cierta importancia, que reparará aquí. Vino convoyado por el remolcador «Concert».

—El dos del corriente quedó solucionada la huelga de obreros de este Astillero que duraba desde hace meses.

La solución produjo en esta ciudad gran alegría.

—El dos llegó el remolcador francés «Mamouth», que vino a recoger el torpedero de su nación «107», el que había arribado con averías a este puerto.

—A principios del corriente entró en el puerto el vapor nacional «Alfonso B. Pérez», que, navegando con rumbo a los Estados Unidos, los tripulantes se sublevaron desobedeciendo al capitán, a quien comunicaron la noticia de que no querían trabajar. El capitán hizo rumbo a nuestro puerto y al llegar dió cuenta a las autoridades, las cuales presentáronse a bordo del citado buque, que procedía de Rotterdam.

Bilbao.—El incendio del «Alfonso XIII»

Nuestro activo representante en Bilbao, don Roberto Verdegú Meléndez, nos envía una extensa información del incendio ocurrido en el hermoso trasatlántico antes mencionado.

Junto con la información nos remitió dos interesantes fotografías del barco tal como quedó después del siniestro.

La paralización del trabajo en esas últimas semanas nos ha impedido poder publicar dichas fotografías, lo que sentimos infinito.

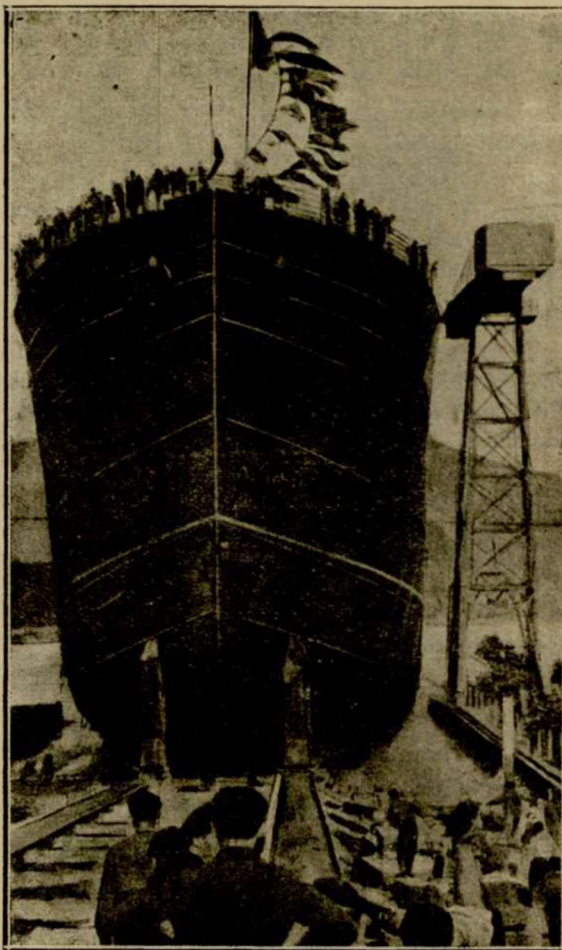
Dice nuestro representante :

El 26 de noviembre por la tarde corrió como un reguero de pólvora la noticia que produjo una enorme sensación, que el «Alfonso XIII», el soberbio trasatlántico, orgullo de la flota mercante y honra de los arsenales de Vizcaya, ardía. Era una de esas catástrofes que llegan rápidamente al sentimiento popular. Bien se advirtió en las redacciones de los periódicos. Sus teléfonos no dejaron de funcionar un instante desde que se supo la primera noticia hasta bien entrada la noche.

Decíase que el incendio era obra de un atentado.

Muchas personas llegadas por los trenes de Portugalete y Las Arenas a primera hora de la noche, traían también impresiones en ese sentido. Algunas habían oído decir que en el barco incendiado habían aparecido muy recientemente escritos toscamente, con greda, letreros con las siguientes palabras: «Compañeros, corréis peligro». Otras habían observado que también muy recientemente el cazatorpedero «Proserpina» abandonó su fondeadero para situarse cerca del «Alfonso XIII».

Según los informes adquiridos, a bordo del trasatlántico trabajaban, como en días anteriores, un centenar de obreros. A las cinco de la tarde—restando a la jornada, según costumbre en esta clase de trabajos, un cuarto de hora para alcanzar el tren que ha de conducir a muchos de ellos a sus casas—cesaron



El «Alfonso XIII» en el momento de su botadura el 14 de Septiembre

en sus tareas y saltaron casi todos al remolcador que los había de llevar a Sestao.

Quedaban muy pocos en el «Alfonso XIII», cuando, de pronto, se oyeron dos detonaciones y se vió fuerte resplandor. Uno de los maestros de talleres y al instante otras personas, dieron la voz de alarma.

Momentos después sonaban repetidas veces las sirenas de la Constructora y de los Astilleros, causando sus sonidos la natural alarma en Sestao y en Erandio.

En muy pocos minutos se extendieron las llamas, formando una colosal hoguera.

El director de la Constructora, señor Murray, el subdirector, algunos ingenieros y personal de oficinas se trasladaron rápidamente al costado del buque.

El fuego, según presunciones fundamentadas, comenzó por las mejores dependencias de la nave. Las primeras llamas asomaron por el salón de música y por el comedor de primera, que son, con los camarotes de esta clase instalados al lado de aquéllos, los departamentos más lujosos del trasatlántico; y se propagó con asombrosa rapidez al «hall» y a los seis

camarotes de lujo de que disponía el «Alfonso XIII».

Comenzaron inmediatamente los trabajos de extinción, dictando las primeras disposiciones el director de la Factoría, bien secundado por el alto personal.

La dotación del cazatorpedero «Proserpina» trabajó con ahinco desde el primer instante, siguiendo instrucciones de su comandante.

Llegaron prontamente dos remolcadores de la Compañía Ibaizábal y otros dos de la casa Soto y Aznar.

El comandante de marina, tan pronto como tuvo noticia del incendio se trasladó en automóvil a Axpe.

También se personaron en el lugar del siniestro los consejeros señores marqués de Arriluce de Ibarra y Jausoro, conferenciando el primero de éstos por teléfono, para que se activara el envío del material de incendios que se había pedido al alcalde de Bilbao, y que no tardó mucho en llegar.

Fuerzas de la guardia civil de Sestao, Baracaldo y Erandio, mantuvieron el orden, facilitando la actividad en los trabajos de extinción del fuego, que solamente pudo quedar extinguido cerca de las ocho de la noche.

Entre las autoridades que acudieron con la mayor rapidez, estaban el comandante de Marina señor Barrera acompañado del ayudante, quienes iniciaron las diligencias consiguientes, jefes y oficiales de la guardia civil, alcalde de Sestao, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto señor Camiña, subdirector señor Araluce, encargados de almacenes y talleres señores Otaduy y Quevedo, alcalde de Bilbao señor Laiseca, capitulares bilbaínos señores Santamaría, Gracia y Cabo, concejales de Erandio señores Arrarte y Acarregui, jefe de la guardia municipal señor Elorduy, y otros.

También fueron prontamente el representante de la Compañía Trasatlántica don Ramón Bergé, y don Juan Zabala.

Por la tarde, al recibir el aviso del siniestro el comandante de Marina, según ya se ha dicho, salió inmediatamente en un automóvil en compañía del secretario de la Comandancia señor Rodríguez Trujillo, ordenando antes que saliese también el bote automóvil de la Comandancia para el lugar del suceso.

Esta orden se llevó a cabo inmediatamente, yendo al mando de la embarcación el contra maestre señor Cela.

Este bote quedó luego al llegar a Sestao, a disposición del ayudante de la cuarta sección, capitán de corbeta señor Garay.

El señor comandante dispuso lo necesario para que comenzara la instrucción de la diligencias sumariales, encargando de éstas al ayudante de la tercera sección de la ría, don José Corral Rabanillo, el cual comenzó su trabajo al instante.

Antes de terminar el fuego contaba ya el señor Corral con una lista de los obreros que trabajaron a bordo del «Alfonso XIII».

Algunos, muy pocos, fueron detenidos por la marinería del «Proserpina» en los primeros momentos.

El alto personal de la Constructora guarda gran reserva acerca del siniestro, limitándose a repetir lo que dicen los periódicos.

Únicamente nos han dicho que la factoría seguirá cerrada por tiempo indefinido; que los técnicos girarán una detenida visita al buque siniestrado para cal-

cular las pérdidas sufridas, que se cree no son de tres millones, como se había dicho, sino de algo menos, pues lo quemado en el buque ha sido la obra de carpintería y ebanistería.

El buque incendiado se nos ha dicho no se halla asegurado en la «Aurora», como se ha asegurado, sino en varias compañías de seguros extranjeras.

Al momento de remitir esta crónica me informan que es probable que en breve reanude la factoría los trabajos interrumpidos a raíz del incendio, lo que evidentemente será bien recibido por los muchos centenares de obreros que en ella tienen ocupación y que en su mayoría ansían sólo volver cuanto antes al trabajo.

—El día 10 por la noche circularon insistentes rumores de que se había perdido un vapor de la matrícula de San Sebastián, aun cuando el capital de la empresa está formado principalmente por bilbaínos, llamado «Yute».

Después de salir de Baltimore, el capitán del buque cablegrafió al gerente de la Guipuzcoana diciéndole que tenía averías y llegaría a Dunkerque veinticuatro horas más tarde.

Después no ha tenido más noticias acerca de la situación del barco.

—El 18 falleció, después de larga y penosa enfermedad, el presidente de la Asociación General de Maquinistas Navales de esta ciudad, don Serapio Nieva.

Hombre dotado de férrea voluntad y de clara inteligencia, su desaparición deja entre sus colegas un vacío difícil de llenar.

E. P. D.

Estadística de los siniestros marítimos ocurridos en el mes de agosto

Según las oficinas del «Bureau Veritas», en el pasado mes de agosto ocurrieron los siguientes siniestros:

Pérdidas totales.—*Vapores*: 5 alemanes, 8 americanos, 10 ingleses, 1 brasileño, 1 cubano, 2 españoles, 2 franceses, 1 griego, 1 holandés, 1 japonés, 2 noruegos y 1 desconocido.—Total 35 vapores.

Buques de vela: 2 alemanes, 2 americanos, 14 ingleses, 2 daneses, 1 francés, 1 griego, 1 holandés, 1 mejicano, 1 noruego, 1 portugués y 2 desconocidos.—Total 28 buques.

Las causas de estas pérdidas fueron: 17 naufragios, 6 abordajes, 7 incendios, 28 hundidos, 2 abandonados, 3 condenados y 2 desaparecidos.

Los accidentes fueron en vapores: 108 embarrancados, 102 abordajes, 37 incendiados, 30 por vías de agua, 10 por temporales y 105 por el motor.—Total 392 vapores con accidentes.

Y en los buques de vela fueron 28 embarrancados, 26 abordajes, 6 incendiados, 13 por vía de agua y 19 por temporal.—Total 92 buques siniestrados.

SINIESTROS MARITIMOS

Aden. — El vapor inglés «Baymanter», de 3,515/2,262 toneladas de la «Bay S. S. Co.», ha sido señalado como embarrancado en Bas Hafun: las máquinas están desamparadas. El vapor de salvamento inglés «Falcon» acudió en su auxilio.

Constantinopla.—El vapor griego «Pandelis», de 2,411/1,490 toneladas, ha embarrancado en Braila.

Havre.—Se ha tenido que inundar el buque de vela a motor francés «Pechiney», de 1,563/1,099 toneladas, para extinguir el incendio. Actualmente el buque está hundido en la dársena en seis metros de fondo. Tiene importante averías.

Saint Jolm's.—El vapor inglés «Ada Mildred», se ha embarrancado en Englee, siendo su pérdida total. La tripulación se ha salvado.

Vigo. El buque de vela a motor «Adolf Sommerfeld», yendo de Wiborg a Dukenque, conduciendo 788 estandartes de madera, ha embarrancado entre las islas cerca de Great Fiscaro. Se le han enviado remolcadores en su socorro.

Penzance.—El vapor francés «Anemone» fué puesto a flote con la ayuda del vapor de salvamento «Lady of the Isles», que lo ha remolcado al puerto de Porthleven. El «Anemone» hace agua.

Liverpool.— El buque de vela inglés «Ridsie and Bell», que iba de Treport a Ellesmere Port, embarrancó a lo largo de la costa de Seaforth Mersey, siendo puesto a flote y continuando vaje a Runcorn.

Norfolk.—El vapor americano «Steadfast» en viaje de Galveston al Havre y Liverpool, entró en este puerto remolcando al vapor noruego «Braa» que iba de Hriells a Savanah y al que halló a la deriva. Durante el remolque los dos vapores chocaron sufriendo averías el «Braa».

Ostende.—El vapor inglés «Gram Granam», cargado de aceite fué señalado con fuego a bordo a la altura de Bramackens Bank, acudiendo seguidamente un remolcador en su auxilio, el cual salvó la tripulación, compuesta de 66 hombres, la señora del capitán y tres pasajeros, que fueron desembarcados en Flesinga. El vapor inglés hizo explosión partiéndose por la mitad.

Londres.—Telegrafian de Midlesbro, que el vapor francés «Evangeline», viniendo de Bizerta, embarrancó el 12 de noviembre en el Tees, habiéndolo sido al día siguiente puesto a flote nuevamente.

Kobá.—El vapor japonés «Miho Maru núm. 2», se hundió el día 30 de octubre.

Tarifa.—La goleta «Vila» embarrancó en los bajos denominados «Los Lances», perdiéndose totalmente y salvándose sus tripulantes. Era de la matrícula de Barcelona y cargaba 400 toneladas.

En el paraje donde se perdió dicho barco, embarrancó también, hace 17 años, la hermosa fragata de gran porte «Villa de Palamós», perdiéndose totalmente y salvándose su tripulación.

Huelva.—Uno de los vaporcitos de pesca de este puerto recogió en la madrugada del 13 al capitán y dos marineros del bergantín-goleta «Pilar», de la matrícula de Barcelona, el que había naufragado durante la noche en la entrada de este puerto.

Los naufragos contaron que habían salido hacía unos pocos días de Faro (Portugal) con el barco mencionado, conduciendo un completo cargamento de algarroba destinada a Barcelona, y que en la noche del 12 al 13, a consecuencia de un furioso temporal, se abrió en el barco una importante vía de agua.

En vista de ello y persuadidos que no era posible en aquellas circunstancias continuar el viaje, decidieron arribar al más próximo puerto, que era el nuestro en aquellos momentos. Tomada esta determinación, hicieron rumbo en demanda del puerto, pero al hallarse sobre la barra, la violencia del mar y la corriente les echaron sobre los bajos llamados «Montillos», chocando violentamente con ellos.

El «Pilar» se inclinó a babor acto continuo, hundiéndose rápidamente, sobresaliendo del agua sólo parte de la arboladura.

Lo inesperado del accidente hizo que se encontrara la tripulación desprevenida, ahogándose en los primeros momentos cuatro de los nueve tripulantes del barco. El capitán, don Antonio Méndez Martínez, y cuatro marineros pudieron asirse a la cruceta del palo mayor, pero la violencia del temporal era tanta, que un golpe de mar arrastró a uno de los marineros, que pereció ahogado, y otro murió de frío cuando amanecía y el vaporcito pesquero se acercaba para salvar los naufragos. Sólo pudieron ser salvados, casi extenuados, además del capitán, los marineros hermanos Juan y Antonio Coy.

BOYA «ENCALLADA»

Hace un par de semanas que un temporal arrastró la boya que balizaba los bancos de arena situados frente a Mataró, llevándola hasta la playa, en las cercanías de Vilasar, donde «encalló».

Permaneció unos días en aquella posición, hasta que, habiéndose de nuevo alborotado el mar, fué arrastrada por las olas y las corrientes, y recibiendo constantemente el amoroso beso de las playas y las caricias, no tan dulces, de las rocas, fué a posarse definitivamente en la playa de Premiá, a donde llegó rota y abollada. Allí fué retirada de la orilla y amarrada con una cadena junto a las vías del ferrocarril.

Sin boya en los bajos de Mataró, y desplazada enormemente la de «Els Colls» de Masnou, no podrá decirse, ciertamente, que nuestra costa se halle perfectamente balizada!

BARCO NACIONAL ABANDONADO

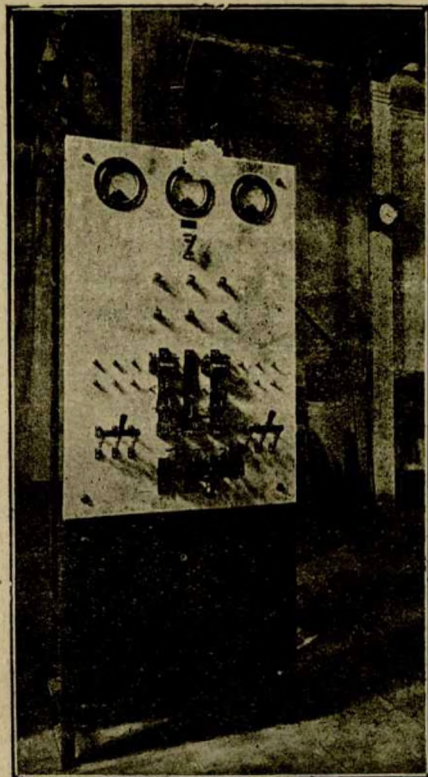
Durante los últimos temporales la tripulación del velero español «Venus» anclado en la rada de Casablanca, abandonó el barco con su capitán por indicación de éste, porque estimaba que la situación era peligrosísima.

Después de inauditos esfuerzos pudo ser recogida por otro barco que la condujo a Teila.

Enterado el comandante del puerto de que el velero «Venus» estaba abandonado llamó a treinta auxiliares para dirigirse a dicho barco, a cuyo bordo logró llegar con sus acompañantes, quedando todos de momento allí y dirigiendo después el buque hacia aguas más seguras.

Los armadores del «Venus» han ofrecido al citado comandante del puerto sesenta mil francos, pero aquél ha contestado que, con arreglo a lo establecido para estos casos, el «Venus» con todo su cargamento le pertenece a él y a los que le ayudaron, ya que el barco había sido abandonado y estuvo a su bordo más de 24 horas sin que se presentara protesta de ninguna clase.

ALEGRET, GRAU Y C.^a



Tipo de cuadro de distribución, provisto de disyuntor de máximo y de mínimo, construido por la casa Alegret y Grau C.^a

MAQUINARIA

ELECTRICIDAD

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de Abastecimiento, Oficinas de las Indias, etcétera de la Gran Bretaña, Marina Real Italiana y Compañía de telegrafía sin hilos "Marconi"

: Especialidad en instalaciones y reparaciones marítimas :



Calle Nápoles, núm. 178

Barcelona

Teléfono S. P. núm. 345

Dirección telegráfica y
telefónica "ALERTA"

Avisos publicados en 30 de Noviembre último por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima

SECCION DE HIDROGRAFIA

Advertencias: Las marcaciones, incluso todas las relativas a luces, son verdaderas y están dadas desde la mar, desde 0° a 360° a partir del Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a peligros son dadas desde tierra. Las longitudes se refieren al meridiano de Greenwich. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la bajamar de zizigias. Las alturas se dan sobre el nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y el Cuaderno de Faros.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

Francia.—*Canal de la punta de Ambès.*—*Naufragio.*—Avis aux Navigateurs núm. 44 || 2,151. París, 1920.—Núm. 1375.—El remolcador «Printer» se ha ido a pique cerca del límite Este del canal de la punta de Ambès. Sus restos, que constituyen un peligro para la navegación, se encuentran a 400 metros al Sur de la boya negra con luz roja del banco de la punta de Ambès.

España.—*Cabo Villano.*—*Luz.*—Servicio Central de Señales Marítimas. Madrid, 12 de noviembre de 1920.—Núm. 1376.—Ha sido restablecido el alumbrado eléctrico del faro de cabo Villano, funcionando con sus características normales.

Véase el aviso núm. 486 bis de 1920.

CANAL DE LA MANCHA

Francia.—*Ouistreham.*—*Luces.*—*Campana de niebla.*—Avis aux Navigateurs núm. 44 || 2,149. París, 1920.—Núm. 1377.—1.º La luz de ocultaciones con sector rojo del faro de Ouistreham tiene actualmente un alcance de 18,5 millas para la luz blanca y de 7 millas para la luz roja.

2.º La luz fija roja del malecón Este tiene actualmente un alcance de 8 millas. Esta luz se ha desplazado a 40 metros al Sud de su antigua posición.

3.º La campana de niebla que se había establecido en la extremidad del malecón Oeste, se ha instalado actualmente próxima a la luz del malecón Este. Su ritmo es el siguiente: primer sonido; silencio, 3 segundos; segundo sonido; silencio, 7 segundos; total, 2 sonidos cada 10 segundos.

MAR DEL NORTE

Inglaterra.—*Estuario del Támesis.*—*Boya luminosa.*—Notice to Mariners núm. 1.659. Londres, 1920.—Núm. 1378.—La boya de la punta Colne, fondeada por los 51° 46' N. y 1.º 2' E. de Gw. muestra una luz de 2 destellos blancos cada 10 segundos y no el carácter que se la asignaba en el aviso núm. 1357 de 1920. Esta boya ha recibido el nombre de *Inner Bench Head*.

Francia.—*Rada de Dunkerque.*—*Boya.*—Avis aux Navigateurs núm. 44 || 2,147. París, 1920.—Núm. 1379.—Próxima al naufragio de la barcaza carbonera *Crete Moore*, a pique a 1.700 metros y 330° del faro de Dunkerque, se ha fondeado una boya verde con luz fija roja.

Situación aproximada: 51° 3' 48" N. y 2.º 21' 10" E. de Gw.

MAR MEDITERRANEO

España.—*Peñíscola.*—*Luz.*—Servicio Central de Señales Marítimas. Madrid, 10 de noviembre de 1920. Núm. 1380.—Los alcances que se indicaban para el destello de la luz del faro de Peñíscola en el aviso núm. 1238 de 1920, eran los alcances ópticos teóricos.

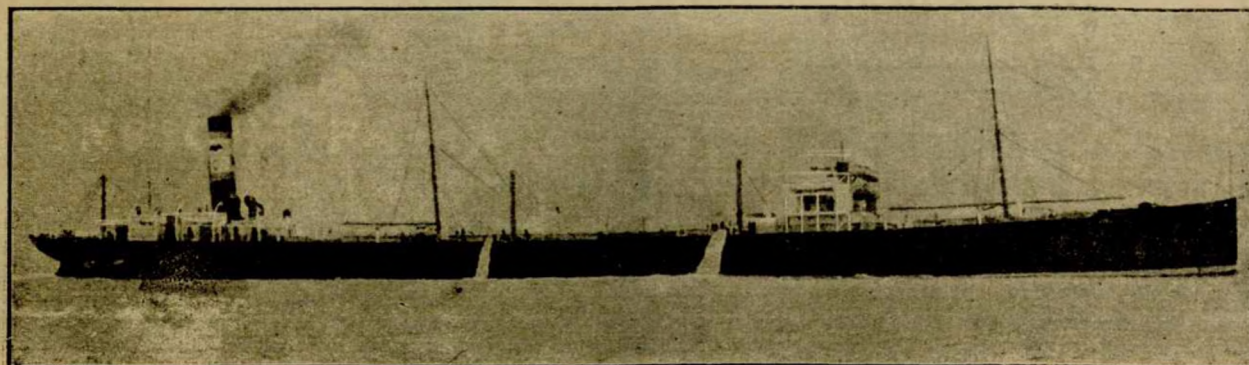
El alcance real medio del destello es de 34,03 millas y el de la luz fija de 12,80 millas, en tiempo medio.

Córcega.—*Bastia.*—*Luz.*—Avis aux Navigateurs núm. 44 || 2,148. París, 1920.—Núm. 1381.—Ha sido suprimida la luz provisional fija con sectores rojo y verde que se encendía sobre la derrota entre el puerto y la batería *Saint Erasme*, para cubrir los trabajos del malecón *Saint Nicolas*.

MAR ADRIATICO

Italia.—*Bari.*—*Luz.*—Avvisi ai Naviganti número 242 || 520. Génova, 1920.—Núm. 1382.—La luz encendida cerca de la extremidad del nuevo muelle de Bari será transformada en breve en una luz roja de 1 ocultación cada 20 segundos (luz, 8 segundos; ocultación, 12 segundos), con un alcance de 4,5 millas.

Categoría de minas.—*Relación, por regiones, de los avisos de minas en vigor en 1.º de noviembre de 1920.*—Núm. 1383.—391 M. bis.—OCEANO ARCTICO.—Aviso núm. 1182, 377 M.



MAR DEL NORTE.—Aviso núm. 1313, 386 M (avisos núms. 1371, 338 M, y 1374, 391 M).

MAR Báltico.—Aviso núm. 1372, 389 M.

MAR MEDITERRÁNEO.—Aviso núm. 1057, 365 M (avisos núms. 1078, 369 M; 1111, 371 M; 1261, 382 M, y 1311, 384 M).

MAR NEGRO.—Aviso núm. 1075, 366 M (avisos núms. 1312, 385 M, y 1350, 387 M).

AVISOS GENERALES.—Aviso núm. 1183, 378 M.

Los números entre paréntesis indican las adiciones.

Quedan anulados todos los avisos de minas publicados no mencionados en esta relación.

MAR MEDITERRANEO

España.—*Distrito de Santa Pola.*—*Almadraba.*—Comandancia de Marina. Alicante, 11 de noviembre de 1920.—Núm. 1384.—Ha empezado a pescar la almadraba denominada *Isla de Tabarca*, calada en aguas del distrito de Santa Pola.

Situación aproximada: 38° 8' 54" N. y 0° 28' 20" W. de Gw.

Carta núm. 832 de la sección III.

Distrito de Benidorm.—*Almadraba.*—Comandancia de Marina. Alicante, 18 de noviembre de 1920.—Núm. 1385.—Ha empezado a pescar la almadraba *Benidorm*, calada en aguas del distrito del mismo nombre.

Situación aproximada: 38° 31' 5" N. y 0° 7' 49" W. de Gw.

Carta núm. 833 de la sección III.

Proximidades de Mallorca.—*Derelictos.*—Comandancia de Marina. Palma de Mallorca, 24 de noviembre de 1920.—Núm. 1386.—El capitán del vapor *Tirso* comunica que el día 23 del corriente vió por los 38° 43' N. y 4° 3' 10" E. de Gw. varios restos de un barco, entre ellos un palo que emergía unos tres metros.

Islas Chafarinas.—*Isla Congreso.*—*Luz.*—Comandancia de Marina. Melilla, 24 de noviembre de 1920. Núm. 1387.—Ha dejado de lucir, accidentalmente, la luz de la isla Congreso, que volverá a prestar servicio sin previo aviso tan pronto como se encuentre en condiciones de hacerlo.

Carta núm. 256 de la sección III.

El Director general,

FRANCISCO YOLIF

La última paralización en el trabajo nos impidió el poder tener prontos, para ser publicados en este número, los clichés que para el mismo teníamos dispuestos. No queriendo demorar más por dicha causa la salida del presente número, publicaremos dichos grabados en el próximo.

ANTIGUA CASA HOMS

La mejor Exposición de Barcelona
Muebles de todos
los estilos y clases.
Verdaderos
precios de fábrica

Pelayo, 50. BARCELONA



ALTIMIRA

PROPULSORES AEREOS

Después de no pocos ensayos, parece que se van obteniendo buenos resultados con el empleo de propulsores aéreos, tanto en los vehículos terrestres como en los acuáticos y en los que podemos llamar anfíbios.

La propulsión aérea no es cosa nueva. En los países fríos han sido empleadas las velas para mover sobre sus inmensas superficies de hielo los trineos, desde hace largos años. Julio Verne en alguna de sus inmortales novelas nos describe viajes por territorios asiáticos en carruajes movidos por el viento, y por último un ingeniero alemán logró recientemente cerca de 300 kms. hora en una locomotora movida por propulsor aéreo.

En el mar se disputan ya la hegemonía los canots movidos por hélice sumergida y los que disponen de propulsor aéreo.

Según parece, en algunos casos la victoria ha sido para los últimos, y se comprende que así sea, ya que sólo rozan, cuando su motor funciona a plena potencia, la superficie de las aguas, y sólo hay que contar con la del aire, infinitamente menor que aquélla.

En general, la superficie externa del fondo de dicha clase de embarcaciones la constituyen dos planos inclinados, convenientemente colocados uno en la cola de la proa y el otro en el extremo de la popa, y hacen del barco como un coche que ha de subir una cuesta de ángulo igual al que forman los planos. La estabilidad se consigue longitudinalmente por la separación de dichos planos, y lateralmente por la anchura de los mismos. En movimiento, su estabilidad es muy grande con mar llana; no tanto con mar gruesa.

En los hidrodesslizadores pueden distinguirse dos tipos, según que el propulsor o hélice sea aéreo o sumergido. Pertenecen al primer tipo el hidrodesslizador «Lambert», a propósito para la navegación fluvial, y al segundo el «Despujols», que puede navegar por el mar.

Los hidrodesslizadores «Lambert», que se van extendiendo por la dilatada red fluvial de la Argentina, tienen el aspecto de una artesa, y están formados por compartimientos de madera separados unos de otros por una lámina de aire y trabados entre sí. Estos compartimientos están recubiertos de tela y sujetos por una chapa de aluminio, latón o acero. Al espacio hueco que queda entre ellos se le da la forma y orientación conveniente para la velocidad a que deban navegar.

Con esta disposición la reparación de las averías es muy sencilla, y si se han de transportar por tierra, para pasarlos de un río a otro, es muy fácil desmontarlos.

El segundo tipo, de hélice sumergida, creado por la casa Despujols de Neuilly-sur-Seine, es más marino que el «Lambert» y admite mayores dimensiones. Tiene este tipo en su proa, a la terminación del primer plano del fondo, donde se halla la cuaderna maestra, una escotadura. La planta de la embarcación se estrecha poco a poco a partir de esta sección, y después más aprisa hasta la popa, donde está el otro plano inclinado, mucho más estrecho que el pri-

mero. Lleva dos timones, uno grande, bajo el codaste, y otro más pequeño a proa.

Por analogía con los aeroplanos de gran velocidad, en que hay que cargar las alas y aligerar la cola, esta clase de hidrodesslizadores han de ir poco cargados en popa.

En pruebas hechas con un «Lambert» de 2,500 kilogramos de peso total y motor «Salmson» de 250 HP., al desarrollar el motor casi la mitad de su potencia, llegó el hidrodesslizador a la velocidad crítica de 30 kms. por hora, y se despegó del agua duplicando la velocidad, con sólo el aumento de 10 HP. más en el motor; y al llegar éste a los 150 HP., alcanzó la velocidad de 70 kms. por hora, promedio de la que navegan esta clase de embarcaciones. Desde este momento sólo tuvo que vencer la resistencia del aire: la velocidad creció con regularidad aumentando la potencia, hasta llegar a 90 kms. por hora, que es la velocidad máxima a que puede llegar el tipo comercial.

Se deduce de lo expuesto que para alcanzar y mantener la velocidad media de 70 kms. por hora, necesita el hidrodesslizador un poco más de la mitad de la potencia del motor, lo que permite que se puedan utilizar en estas embarcaciones motores de aviación.

En la canoa-automóvil la velocidad aumenta con la potencia del motor, y aunque al principio alcanza mayor velocidad que el hidrodesslizador, pronto es superada por éste, ya que la velocidad no crece tan aprisa como la potencia, de modo que con 250 HP., la velocidad es sólo de 55 kms. por hora, mientras que el hidrodesslizador, para llegar a los 55 kms. por hora, consume sólo la mitad de potencia.

Las últimas noticias sobre deslizador con hélice sumergida las hallamos en la *Revista Marítima*, que se publica en Montevideo, de la que copiamos:

«En Cape Breton Island (Canadá) se acaban de realizar las pruebas de velocidad de una embarcación inventada por el doctor Alejandro Bell, uno de los inventores del teléfono, la creación más perjudicial para la humanidad, a juzgar por lo que sucede entre nosotros con esos aparatos. (Igual piensa todo abonado de Barcelona.—N. de la R.)

«La «H. O. 4»—que así se llama la embarcación a que nos referimos—está provista de dos motores de 400 HP., y tiene a ambos lados una serie de hojas que ejercen el oficio de aletas. En total, el número de esas aletas se eleva a 18.

«Como a medida que la embarcación va marchando a mayor velocidad se va elevando, puede decirse que en realidad al alcanzar una velocidad de 70 millas por hora, vuela a ras de la superficie del agua.»

Se ha medido también el esfuerzo de tracción necesario para comunicar movimiento uniformemente acelerado a un hidrodesslizador y a un casco de canoa de forma ordinaria y de igual peso que el hidrodesslizador. Con movimiento lento, el hidrodesslizador ofreció mayor resistencia que el casco sumergido, pero al llegar a la velocidad crítica, disminuyó de repente su resistencia y se mantuvo a un tercio de la resistencia máxima a que había llegado, aun aumentando la velocidad, ya que ahora la resistencia del agua para el hidrodesslizador es sólo una resistencia de ro-

ce, que sensiblemente es proporcional a la velocidad. La resistencia del casco de la canoa aumentó según el cuadrado de la velocidad, y la potencia absorbida según el cubo.

A todas estas ventajas del hidrodreslizador, se pueden agregar otras varias que proceden de la forma de su quilla. Su calado cuando está parado es sólo de 20 cm., y nulo en movimiento; no le afectan ni las corrientes ni los remolinos; lo mismo navega aguas

arriba que aguas abajo, y le es de poco estorbo la vegetación herbácea de los ríos.

Para ríos, o pequeños lagos, el hidrodreslizador, según parece, será el preferido, pero para el mar le será más difícil la victoria, ya que hay siempre que contar con el caso de una avería en el motor y por lo tanto se exige que la embarcación sea lo más marinera posible, cosa que, ciertamente, no reúnen los hidrodreslizadores, tal como hoy se construyen.

PRIMO

La marina mercante y el comercio marítimo

Verifícase en la existencia social de todo pueblo un fenómeno importantísimo que, fomentando en alto grado la producción económica, influye directamente en el bienestar individual y es al propio tiempo causa eficiente de la pública prosperidad, que, contribuyendo a sostener las instituciones fundamentales en que toda sociedad se apoya, constituye una garantía de orden y facilita la tarea de los gobernantes; que aumentando, como aumenta, la materia imponible, acrece el numerario destinado a aliviar las cargas del Estado, y comunicándole fuerza y prestigio, asegura en cierta manera su independencia política. Este fenómeno es el desenvolvimiento de la pública riqueza. A fomentarla han dirigido su atención preferente los grandes hombres de Estado que ha producido la Europa moderna, cual si todos ellos quisieran hacer buena aquella célebre frase de Luis XIV: *Dadme una buena Hacienda y yo os daré una buena política*.

Constituyen el desenvolvimiento expresado, multitud de elementos que no tratamos de analizar. Incumbe tan sólo a nuestra propósito, hablar de aquel de entre ellos que ha ejercido, ejerce y ejercerá siempre legítima influencia en la riqueza de todo país civilizado. Nos referimos a la marina mercante.

Examinemos, en efecto, esta institución bajo los distintos aspectos que la misma nos ofrece y nos convenceremos del impulso que comunica a la acumulación de las utilidades.

En primer lugar, a su amparo y por ella, viven y medran multitud de industrias, en las cuales ocupan sus brazos y hallan su sustento gran número de operarios, constituyendo las mismas, en conjunto, un medio de producción, y convirtiendo a la marina mercante, origen de ellas, en verdadera fuerza económica.

Facilitando los medios de transporte y estableciendo relaciones rápidas y continuadas entre los diferentes pueblos de la tierra, presta alas al comercio, cuyas combinaciones ayúdanse frecuentemente en los datos y noticias que la misma proporciona.

Impulsando los trabajos del industrial y las empresas del comerciante, fomenta directamente los demás ramos de la producción nacional.

Es, por último, esta marina, escuela práctica del arte de navegar, y los cálculos y las observaciones de

su personal técnico han servido muchas veces de base a las operaciones de la marina de guerra, a la cual, por otra parte, ha prestado en determinadas circunstancias eficazísima ayuda.

No son, ciertamente, estas aseveraciones meras teorías. La Historia justifica sobradamente su exactitud.

Ella nos dice que la Fenicia, el pueblo más industrial de la antigüedad, fué aquel cuya marina mercante alcanzó elevadísimo grado de desarrollo; ella refiere cómo las colonias griegas del Asia Menor, gracias a su marina mercante, abatieron el orgullo y las fuerzas del colosal imperio persa. Y cuando vienen otros tiempos y aparece a la faz del mundo la Europa cristiana y feudal, la Historia nos habla de las fabulosas riquezas que atesoran las repúblicas de Venecia y Génova, cuyos mercaderes lanzaban al mar, un día tras otro, naves y más naves, y enumera aquellas flotas de guerra de las mercantiles ciudades anseáticas, flotas que, como dice Scherer, fueron saludadas con respeto por los más poderosos reinos de Europa. Y ora nos narre las lejanas expediciones de los portugueses al alborar de la época moderna, o las portentosas hazañas de la Holanda para alcanzar la anhelada independencia política, ora nos pinte el poderío de Inglaterra al promediar el siglo XVIII, o los rápidos progresos de la república norteamericana, nos enseña constantemente que la marina mercante ha sido, en todas ocasiones, un elemento eminentemente civilizador, que ha contribuido a desenvolver la riqueza pública, comunicando vida y actividad sumas al comercio y a la industria.

Tal es, en efecto, la solidaridad que existe entre todos los intereses sociales, que el mayor o menor grado de prosperidad que uno de ellos obtiene influye al punto sobre todos los demás; querer, por lo tanto, deslindarlos, es imposible, como lo reconoce la ciencia económica al formular el principio de que las diferentes fuerzas productoras de un país se aplican con tanto mayor provecho y producen mejores resultados cuanto más estrecha es la trabazón que entre ellas y la marina mercante existe.

PEDRO NABOT-RENART

Del *Eco Náutico*, de Cádiz.

LA MARINA MERCANTE

REVISTA QUINCENAL

AÑO I

BARCELONA 31 DE DICIEMBRE DE 1920

NÚM. 19

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA.	18.— PESETAS AÑO
" EXTRANJERO.	25.— " "
NÚMERO SUELTO	0.75 " "
" ATRASADO	1 — " "

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

CALLE MANSO, NÚMERO 43. PRIMERO
TELÉFONO NÚMERO 1027 S. P.

Construcciones navales

**ASTILLEROS DEL MEDITERRANEO, S. A., DE
BARCELONA, Y JOHN I. THORNYCROFT
& C^o, LTD., DE SOUTHAMPTON.**

En nuestro número publicado el 15 del pasado noviembre, hablando de los importantísimos astilleros que la firma John I. Thornycroft tiene establecidos en Southampton, dábamos la descripción del acto de la botadura del hermoso vapor «Ville de St. Amarin», construido por encargo del «Groupement Industriel de Charbons et Transports», de Rouen (Francia).

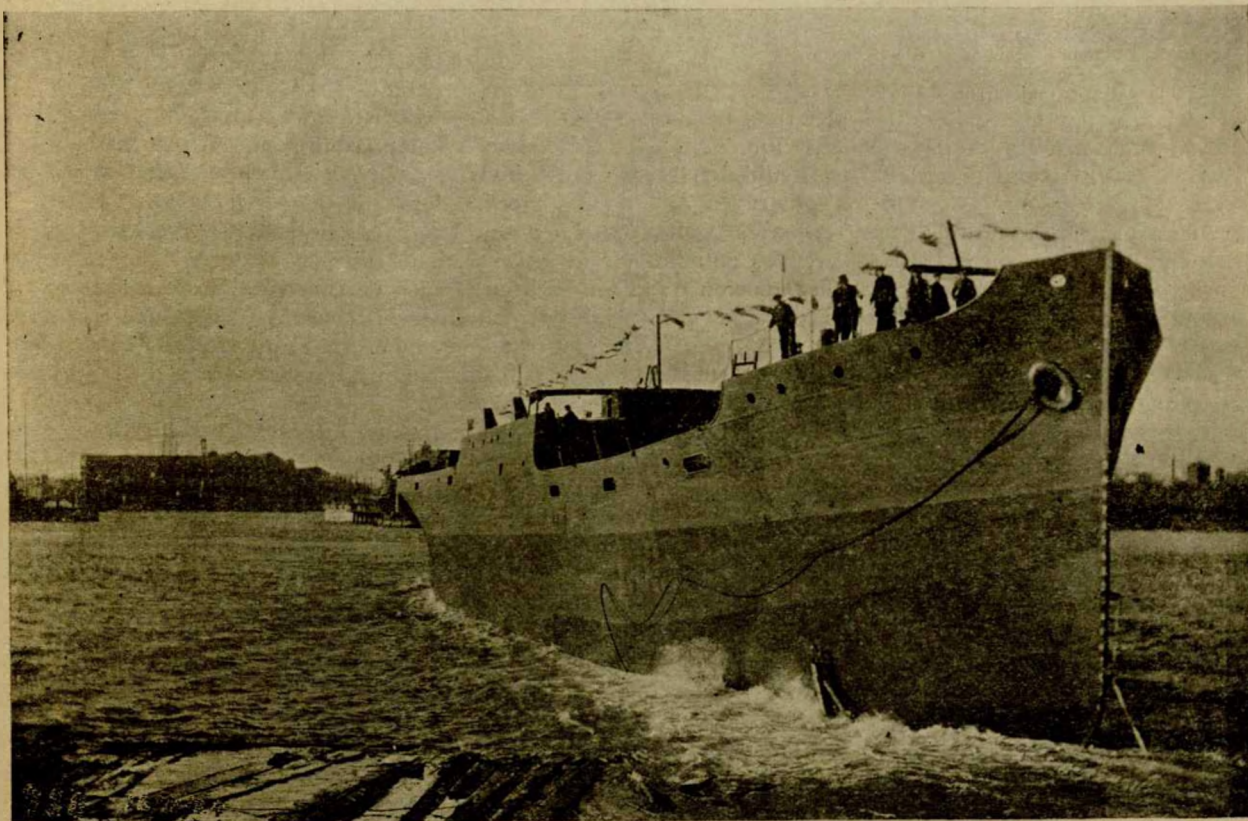
Hoy publicamos, por no haberlo podido hacer en el número citado, la fotografía del «Ville de St. Amarin» en el momento en que entraba majestuosamente en el agua. Además, para que el lector pueda formarse una idea lo más perfecta posible de lo que son las construcciones ejecutadas por los astilleros mencionados, publicamos también varias fotografías repre-

sentando las principales dependencias de los barcos del tipo del citado, sus máquinas y además la del hermoso vapor «Meandros», primero construido para la marina mercante por la casa «Thornycroft» después de terminada la guerra, ya que durante ésta los notables astilleros sólo dedicaron sus inmensos recursos y actividades a las necesidades militares de su país.

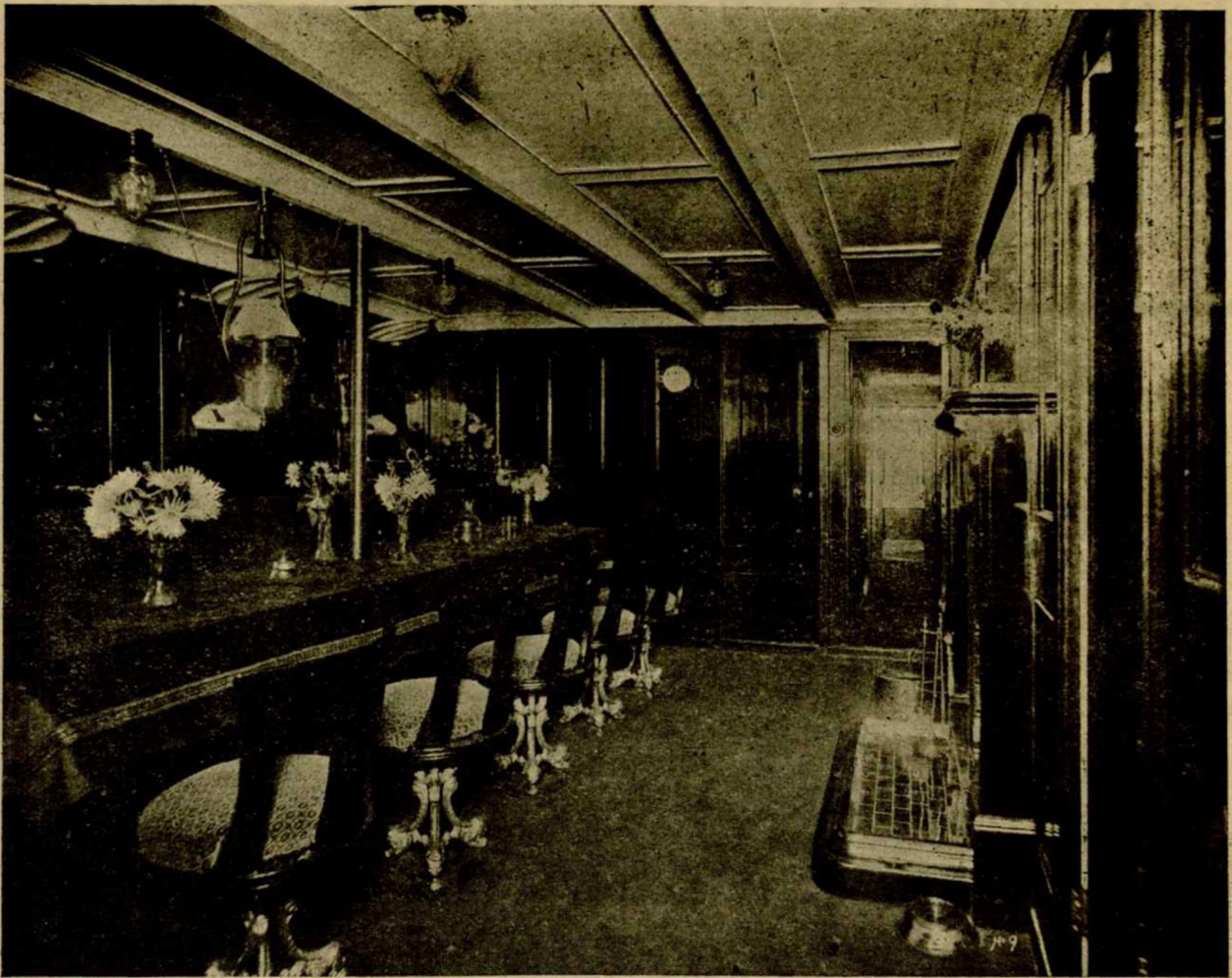
Es el «Meandros», como puede apreciarse en la fotografía, una esbelta nave, cuyas dimensiones son las siguientes:

Eslora, 300 pies ingleses. Manga, 43-6 id. id. Puntal, 24-5 $\frac{1}{2}$ id. id. Calado, 20-4,4 id. id. Peso muerto, 4,226 toneladas.

A pesar de tratarse de un cargo-boat, los departamentos destinados a la tripulación son, además de revestidos de una severa elegancia, dotados del mayor confort posible. La máquina propulsora, que es de triple expansión, es de una construcción en extremo



En los «Astilleros de John I. Thornycroft», de Southampton. — Botadura del «Ville de St. Amarin»



Salón-comedor de los vapores del tipo del « Ville de St. Amarin »

robusta, a la par que sencilla; es la última palabra de la moderna técnica, en cuestión de máquinas marinas, y, en su totalidad, ha sido construida en los talleres «Thornycroft». Estos talleres construyen también motores, tanto marinos como terrestres, ventajosamente conocidos en todos los mercados mundiales. Otro día nos ocuparemos, con la extensión que el asunto merece, de tan importante ramo de la producción de la casa «Thornycroft».

Como el lector ya conoce, poseemos hoy en nuestro puerto una moderna factoría naval, los «**Astilleros del Mediterráneo, S. A.**», antes «Astilleros Cardona», capaces de construir simultáneamente hasta cuatro y más buques de 3,500 toneladas de registro. La reorganización y dirección técnica de estos astilleros ha sido confiada a los señores John I. Thornycroft & C.^{ta}, de Woolston Southampton, lo que equivale a decir que la construcción y reparación naval en nuestro puerto puede lograrse con la misma perfección que en Inglaterra, primera constructora naval del mundo.

Por ello, y cumpliendo muy gustosos lo que en nuestro número del 15 septiembre decíamos, en ocasión de la botadura del vapor «Berga», damos a continuación, persuadidos que con ello hemos de interesar vivamente a nuestros lectores, una completa descripción de lo que ya son actualmente los «**Astilleros del Mediterráneo**», de Barcelona, y del primer tra-

bajo realizado bajo su nueva Dirección, trabajo, por cierto, muy notable, consistente en una transformación, con vistas a obtener mayor velocidad, verificada en el vapor «Olesa», de la «Naviera Española».

La casa «Thornycroft» destinó a los astilleros de nuestra ciudad un director general, teniendo a sus órdenes un técnico de construcción de maquinaria y otro de construcción naval. A medida que aumenten las órdenes de construcción irá viniendo cuanto personal subalterno sea necesario para secundar al personal directivo.

Por las fotografías que publicamos podrán nuestros lectores formarse una buena idea de la importancia de los astilleros que vamos a describir y de su excelente situación en un muy apropiado lugar del puerto de Barcelona. Su frente al mar mide más de 260 metros y la línea del ferrocarril pasa rozando sus muros, circunstancia muy envidiable que permitirá, y se está ello ya gestionando, que penetre en el recinto de los astilleros una vía muerta, lo que redundará en dar una gran facilidad para el transporte de material pesado.

Los astilleros cuentan actualmente con cuatro emplazamientos para la construcción de buques de un tonelaje de hasta 3,500 toneladas, dos de cuyos emplazamientos están servidos por tres elevadas grúas eléctricas con pluma de cruz, de 3 y 5 toneladas de

fuerza. Estas grúas están colocadas de manera que puedan elevar y depositar materiales en cualquier parte de los dos buques que se construyan en estos emplazamientos.

Los otros dos emplazamientos están servidos por nueve máquinas ordinarias de acero y madera, capaces para elevar un peso de dos toneladas por medio de poderosas maquinillas eléctricas.

Los hornos y la sección de planchas pesadas están situados en un taller de 190 pies de largo por 100 de ancho, dotado con hornos modernos de alquitrán, para planchas y ángulos, mármoles de curvar paneles de trazado, etc. La maquinaria de este taller incluye :

Prensa hidráulica de cortar agujeros de hombre y toda clase de embutidos.

Una prensa de doblar cuadernas.

Prensa hidráulica para cortar ángulos.

Máquinas de punzonar, cortar, etc.

Y cuatro fraguas para forjar angulares.

El tinglado para montaje mide 270 pies de largo por 70 pies de ancho, y cuando se hayan instalado las máquinas adquiridas en Inglaterra, contendrá :

Un cilindrador de planchas de 30 pies de largo.

Un cilindrador de planchas de 20 pies de largo.

Un juego de rollos de aplanar planchas.

Un cepillo de cantos de plancha de 25 pies de largo.

Máquinas de avellanar cortar y punzonar.

Todos los talleres están servidos por cinco grúas-

puente eléctricas, movibles sobre carro, y la producción se ha reorganizado en forma que las operaciones sigan consecutivamente, de los depósitos de planchas al horno y de allí al buque, pasando por una sola ruta sin pérdida de tiempo.

Los depósitos de planchas están junto a los tinglados y se están construyendo carriles aéreos para transportar las planchas fácilmente a cualquier taller.

La fuerza motriz eléctrica procede de una de las compañías que abastece Barcelona, teniendo ambas corrientes, continua y alterna. La mayor parte de las máquinas tienen un motor individual y hay motores de recambio para el caso de avería. La fuerza hidráulica la suministra un juego de tres bombas horizontales de pistón, movidas por un motor eléctrico de la casa «Fullerton Hodgart & Ltd.», de una capacidad de 225 litros por minuto, con un acumulador para una presión de 1,500 libras por pulgada cuadrada.

El remache hidráulico de cuadernas y quillas lo efectúa una remachadora máquina de 36 pulgadas de boca colocada en los varaderos, junto a los emplazamientos de los buques.

La herrería está muy bien equipada con dos martinets de 5 y 10 quintales de fuerza, respectivamente, y cuatro fraguas con ventiladores eléctricos.

La instalación neumática trabaja a 6 $\frac{1}{2}$ atmósferas de presión, comprende dos compresores por dos motores eléctricos construidos por «Ingersol Rand»,



Camarote del capitán en el « Ville de St. Amarin »

de 35 caballos de fuerza cada uno, y se está actualmente instalando otro de 50 caballos de fuerza.

Hay existencia abundante de máquinas de remachar y retocar y la mayor parte del remache de los buques, se efectúa por fuerza neumática.

La sala de galibos es clara y elevada de techo, de 210 pies de largo por 30 pies de ancho. Gran parte del trazado y desarrollo de las planchas del buque se realiza con mucha ventaja, evitando así muchos jornales de carpintero de ribera. Los talleres de aserrar y de carpintería son edificios con buena luz y bien dotados con:

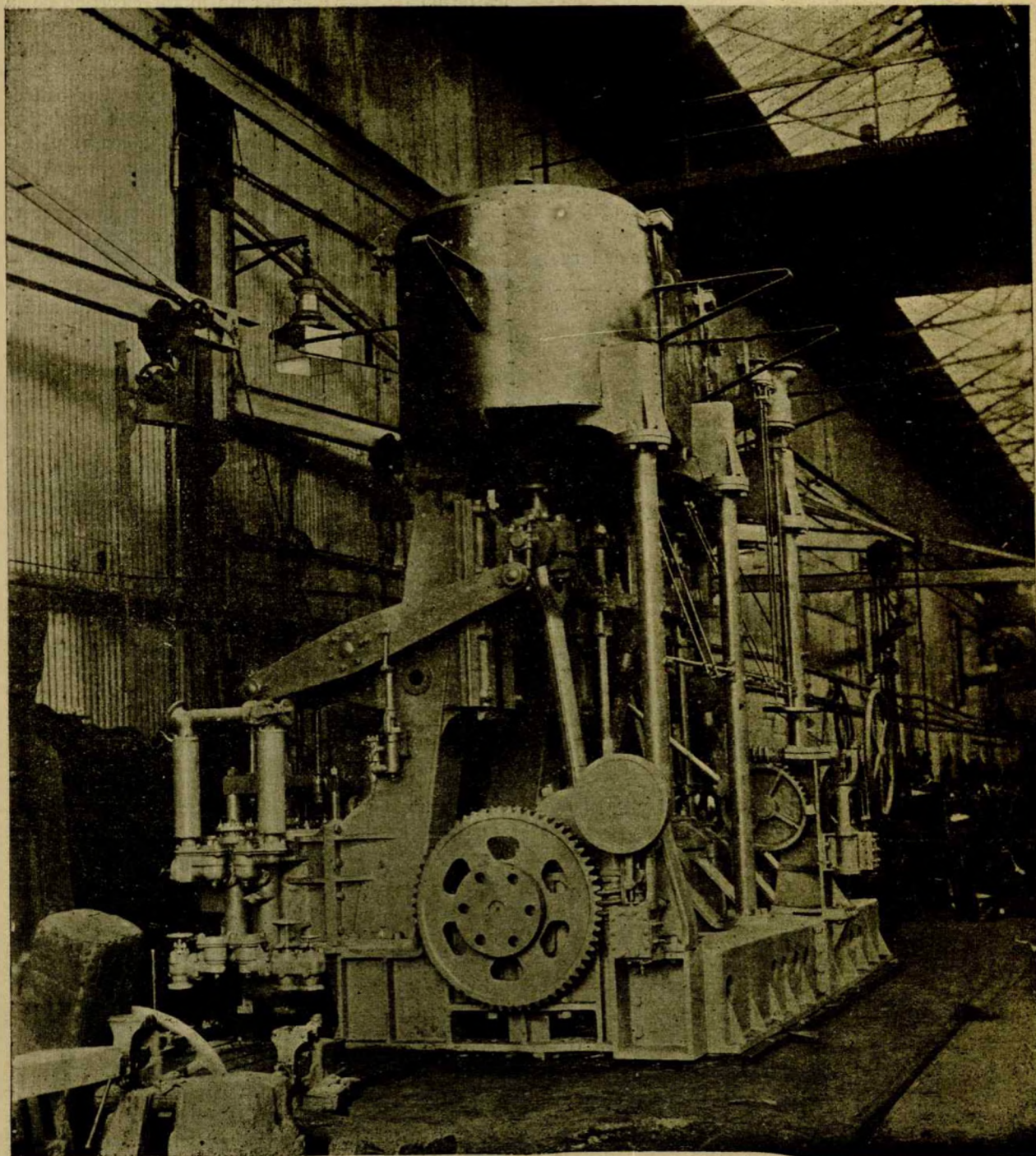
Sierra para picaderos.

Sierra circular.

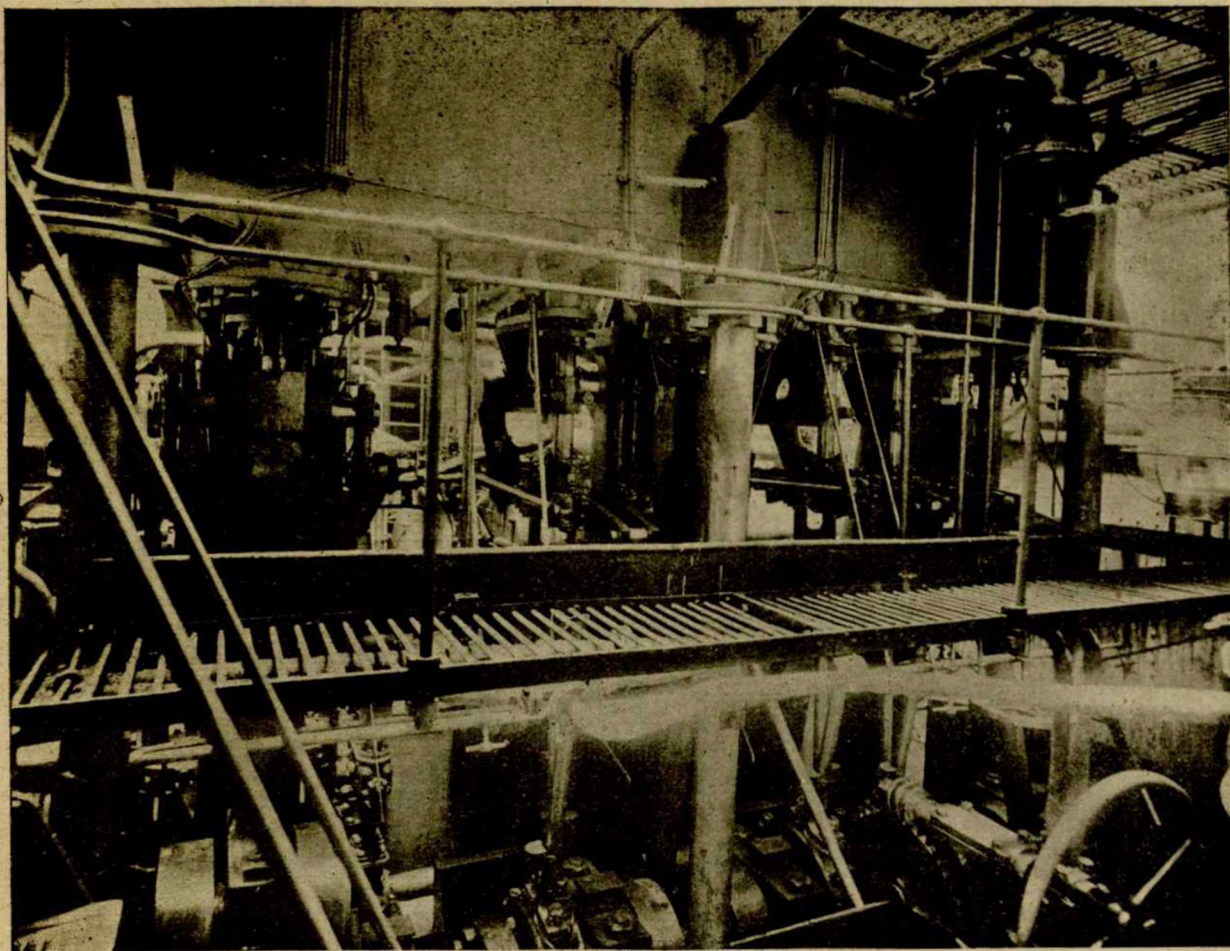
Sierra de cinta.

Máquinas de cepillar toda clase de herramientas.

La botadura de los buques es un problema que ha preocupado hondamente a las personas encargadas de estos importantes talleres. Estando estos astilleros situados en el Mar Mediterráneo, no hay mareas con flujo y reflujo, y, por consiguiente, tienen constantemente que estar trabajando los buzos. La playa es de blanda arena, que se acumula o retrae según el viento, ocasionando diferencias de calado de hasta 2 pies en pocos días. Hasta ahora se ha empleado pilotes de roble para basada del lanzamiento, pero la acción del agua de mar y los insectos los consume muy de prisa. Se están arreglando ahora cuatro estacadas de ce-



Vista general de la máquina del « Ville de St. Amarir »



Vista lateral de la máquina del «Ville de St. Amarin»

mento armado para los cuatro emplazamientos de buques con pilotes de 24 pies de largo y 14 de ancho, separados 2 pies 6 pulgadas una de otra.

Los talleres y oficinas son edificios sólidamente contruidos de ladrillo, cerrados en preservación contra la inclemencia del tiempo, con techados incombustibles, y, por último, constituyen dos magníficos almacenes con departamentos aislados, dotados espléndidamente para todas las manipulaciones.

Los dos talleres de maquinaria están instalados en dos edificios de ladrillo, con buena luz.

El taller de ajuste mide 287 pies de largo por 37 de ancho, y el taller de montaje alcanza 66 pies de largo por 61 de ancho. Ambos talleres están dotados con maquinaria del último adelanto, teniendo, además, cuatro grúas eléctricas de techo que recorren el taller en toda su longitud. Dos de dichas grúas son de 10 toneladas de fuerza y las otras dos alcanzan hasta 5 toneladas.

La maquinaria consta de:

Diez y ocho tornos de varios tamaños.

Tres tornos de cabrestante y revólver.

Tres máquinas de fresar.

Dos máquinas grandes de planear de 6 pies.

Dos máquinas pequeñas de planear.

Una máquina para taladrar cilindros hasta sesenta pulgadas de diámetro.

Muchas de las máquinas, tanto de los astilleros co-

mo de los talleres, han sido ideadas y contruidas en los mismos talleres, y las máquinas auxiliares, maquinillas, molinetes, etc., son de coste muy económico.

Está ya casi completado un pedido de veintidós maquinillas y cuatro molinetes de varios tamaños que encargó la «Sociedad Naviera Española».

El taller de fundición constituye un aditamento de gran utilidad y está situado en un edificio muy a propósito, donde tienen dos cubiletos de fundición para tres toneladas de hierro el uno y una tonelada el otro.

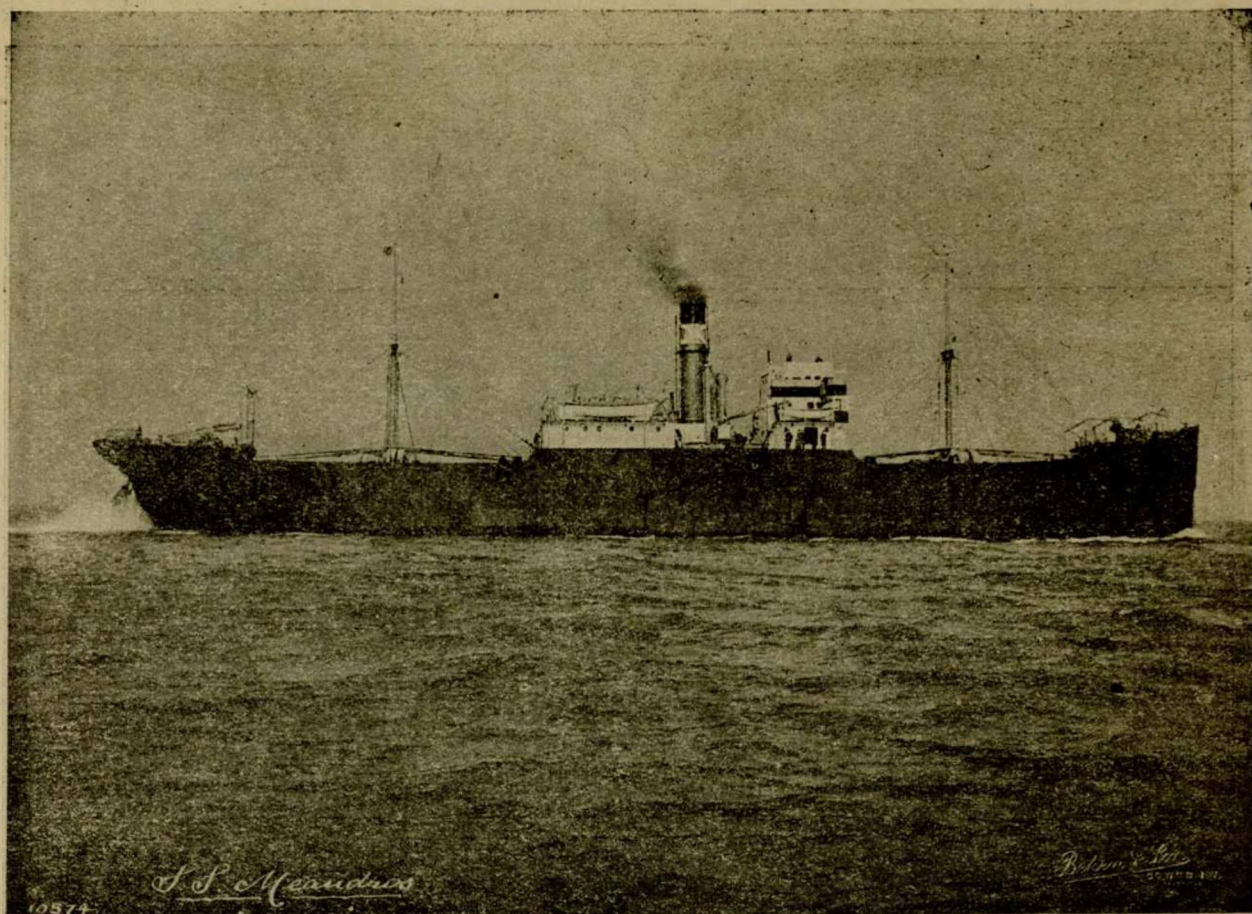
Se está actualmente instalando un crisol para fundir metales.

La producción de los astilleros se destina, parte a las necesidades de la construcción de buques y parte al servicio de los pedidos que se reciben para clientes. Trabajan en ellos cerca de un millar de obreros.

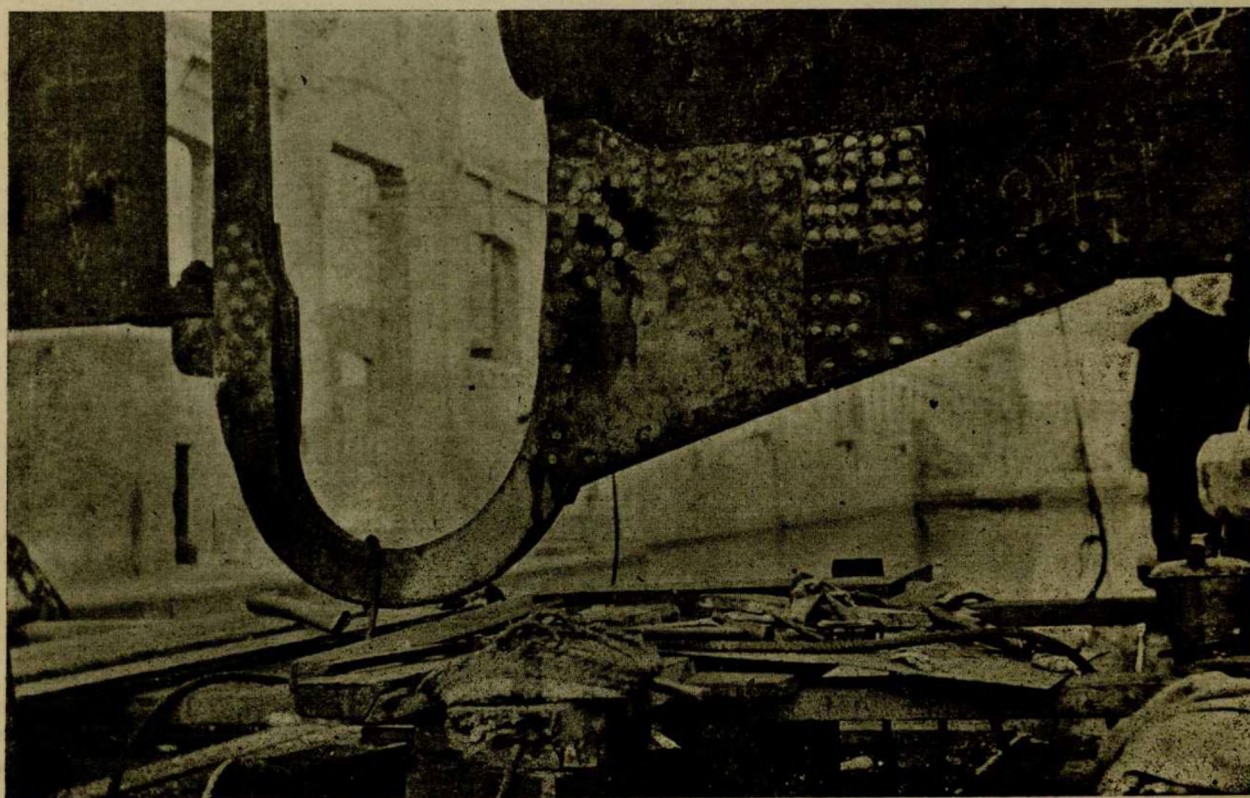
Como hemos dicho, para dar una idea de lo que son los trabajos que realizan los «Astilleros del Mediterráneo», indicaremos a continuación la transformación realizada por ellos en el vapor «Olesa».

El «Olesa», cuyas dimensiones son 187,6 x 32,9 x 13,9 pies ingleses, es un barco que fué proyectado en un principio como gabarra, con una hélice y máquina a vapor auxiliar, con el propósito, ya que entonces era suficiente, de que desarrollara poca velocidad.

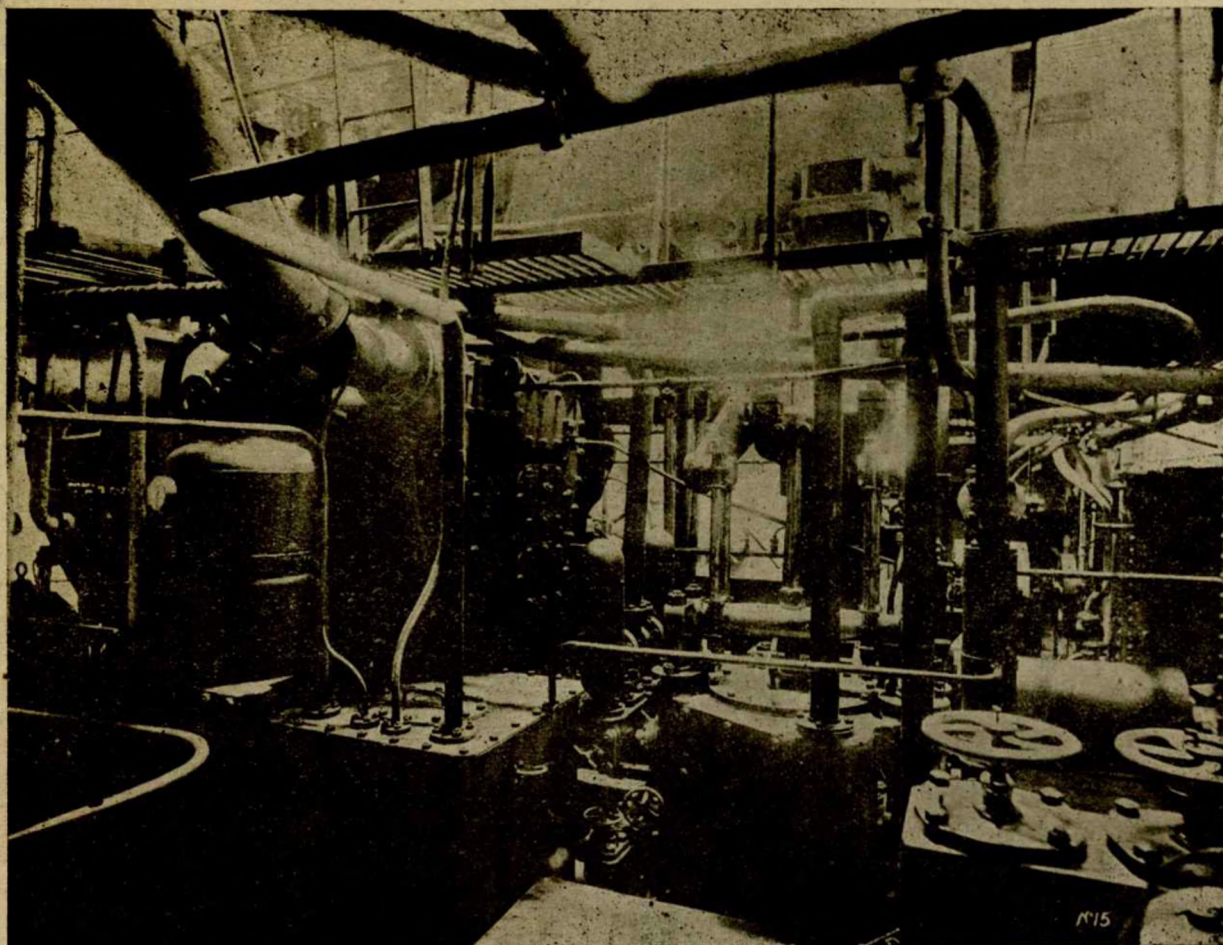
En estas condiciones realizó el «Olesa» un viaje a Bilbao desde nuestro puerto, habiendo facilitado el



El vapor «Meandros», primero que para la marina mercante construyeron después de la guerra los «Astilleros Thornycroft», de Southampton



Vista del codaste del «Olesa» una vez terminada su modificación



Condensador de la máquina del « Ville de St. Amarin »

capitán inspector de la Compañía a que el barco pertenece, el capitán y el primer maquinista del barco, los resultados obtenidos, que fueron los anotados a continuación :

La hélice que entonces tenía el barco era de 5 pies $7 \frac{1}{2}$ pulgadas de diámetro, con un paso igual a 7 pies $2 \frac{3}{4}$ pulgadas. Su superficie era de 16-7 pies cuadrados.

La distancia de Barcelona a Bilbao es de 1,375 millas. El buque recorrió, en término medio por singladura, 125 millas. Velocidad media obtenida por hora, 5,2 millas. Número total de días con presión en las calderas, 11. Consumo de carbón para la máquina, 77 toneladas.

Como puede observarse, en estas condiciones el rendimiento del barco dejaba mucho que desear, por lo que los « Astilleros del Mediterráneo » propusieron realizar en él una importante modificación que permitiera obtener, con la misma máquina, una velocidad mucho mayor, y, por tanto, una notable economía. La modificación propuesta consistía en cambiar la hélice primitiva por otra de mayores dimensiones y más eficaz.

Esto representaba, dada la especial construcción del « Olesa », un trabajo sumamente difícil, ya que había que cortar el codaste y añadirle un trozo de hierro

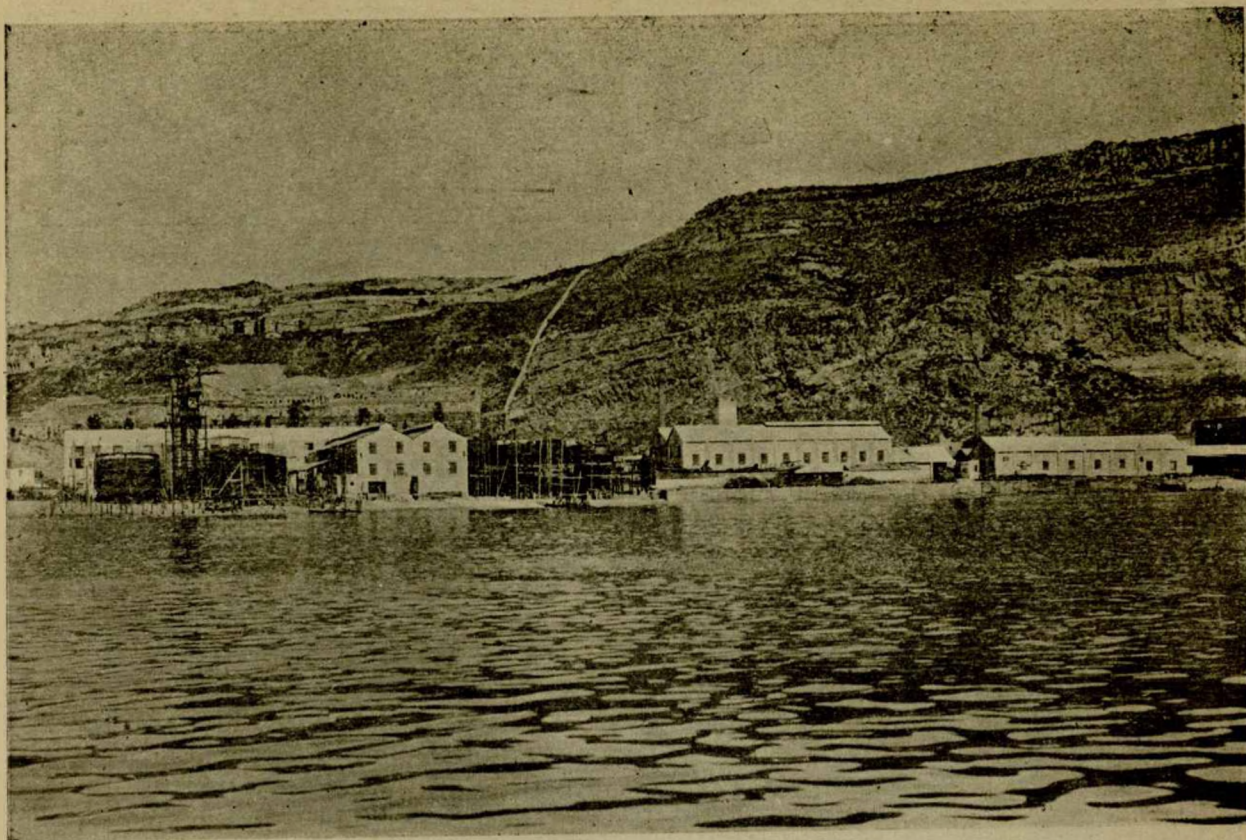
forjado, tal como claramente puede apreciarse en la fotografía.

Era el primer trabajo que iban a realizar bajo sus nuevos directores los « Astilleros del Mediterráneo, Sociedad Anónima », y que, repetimos, despertó entre nuestros armadores y marinos el mayor interés.

Como ya hemos dicho, la operación era muy difícil, ya que, encontrándose el barco completamente terminado, había necesidad de descoser parte de las costuras para ejecutar el ajuste de un escarpe entre el codaste primitivo y la nueva pieza, dejando la hembra inferior de la clavija del timón en el codaste primitivo, con el fin de no separarse de la línea de centro de las demás clavijas. Sin embargo, el barco fué subido al dique y todo el trabajo fué ejecutado de manera completa en trece días, siendo aprobado y a entera satisfacción por la inspección del « Bureau Veritas ».

La plancha de la quilla fué extendida más allá de la línea normal con el fin de reforzar el codaste en caso de varada del barco, y el trabajo en conjunto resultó tan resistente, que existe la creencia general de que en el caso mencionado el buque padecería muy poco.

El primer viaje del « Olesa » antes de la modificación en él introducida y cuyo resultado hemos ano-



«Astilleros del Mediterráneo, S. A.», de Barcelona, vistos desde el mar



Los «Astilleros del Mediterráneo, S. A.», de Barcelona, vistos desde la parte de tierra

tado ya, se verificó en julio último, y las pruebas oficiales, una vez el cambio terminado, se hicieron en noviembre pasado, arrojando el siguiente, por todos conceptos notabilísimo, resultado:

Características de la nueva hélice:

Diámetro, 9 pies 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas.

Paso, 7 pies 10 $\frac{1}{2}$ pulgadas.

Superficie, 16-7 pies cuadrados.

Distancia de Barcelona a Bilbao, ya anotada en la relación de las pruebas primitivas, 1,375 millas. Recorrido medio del buque por singladura, 206 millas. Velocidad media por hora, 8,6 millas. Número total de días con presión en las calderas, 6-7. Consumo de carbón, a razón de 8,5 toneladas por singladura, 56,9.

Comparando estos resultados con los anteriores, se observa, sólo en carbón, una economía para el viaje redondo de 40,2 toneladas, que al precio actual de 200 pesetas por tonelada, representan la no despreciable cantidad de 8,040 pesetas. Además, para hacer un cálculo exacto de la economía obtenida, deberíamos tener en cuenta los días ganados, gastos de nómina y manutención durante ellos, etc., etc., pero ello es innecesario, pues con lo dicho basta más que sobradamente para demostrar el éxito del primer trabajo ejecutado por los «Astilleros del Mediterráneo» y para que podamos hacernos cargo de lo que son capaces de hacer, tanto en construcción como en reparaciones navales.

JOSÉ OROMÍ

Compañía Anónima Es-

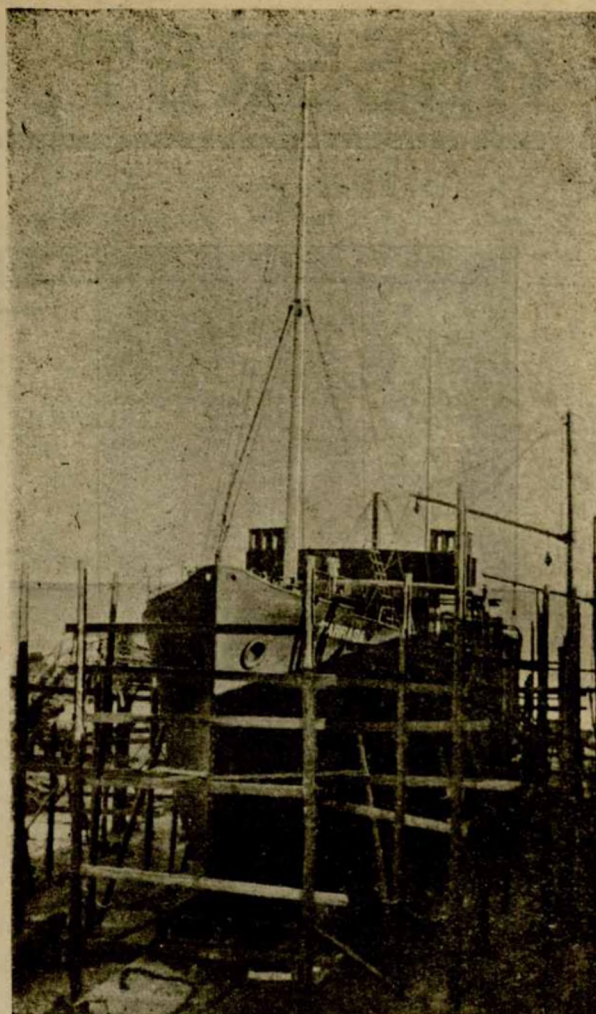
pañola de

Seguros y Reaseguros

'LUX'

CAPITAL: Pesetas 2.000.000

Domicilio Social: Rambla de San Jaó 13. entr.º
Teléfono 1591 A. - BARCELONA



«Astilleros del Mediterráneo, S. A.». El vapor «Tarrasa», cuya botadura se verificará próximamente

Información general

Navegación aérea.—La travesía del Canal de la Mancha a 370 kilómetros-hora

El aviador inglés Vaughan Towler, pilotando un biplano provisto de un motor Roll-Royce de 375 caballos, haciendo con dos pasajeros el viaje Cricklewood-París el día 4 del corriente mes, atravesó el Canal de la Mancha, de Folkestone a Boulogne, cuya distancia es de 30 millas, en 9 minutos, lo que representa una velocidad horaria de 200 millas, esto es, 370 kilómetros, equivalente a más de 100 metros por segundo.

La duración total del vuelo, de Cricklewood a París, fué de una hora cuarenta y cinco minutos; hay que hacer notar, sin embargo, que durante el vuelo, especialmente al atravesar el Canal, el viento era atemporalado y favorable.

La marina mercante sueca

Durante el pasado mes de octubre la marina mercante sueca aumentó en 19 unidades que representan

un total de 18,737 toneladas de registro bruto, elevándose con ello el total de la marina de comercio de aquel industrioso país, a 1.180,000 toneladas, repartidas en 2,812 barcos.

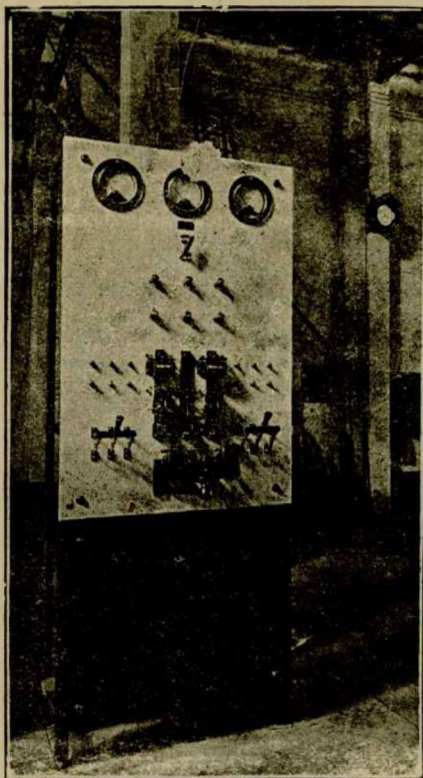
De éstos, 1,236 son vapores, con 945,000 toneladas; 509 son barcos a motor con 123,000 toneladas, y 1,067 son veleros, sumando 115,000 toneladas. Todo se refiere a registro total.

Es muy notable la proporción ya considerable en que se encuentran los barcos a motor, si bien ello es explicable si se tiene en cuenta que los suecos son, desde hace tiempo, magníficos constructores de motores marinos.

El coste de la construcción naval, según A. Souter

El señor W. A. Souter, en un discurso pronunciado en Newcastle a primeros del presente mes, en ocasión de la reunión anual de la «Sheaf Steam Shipping Company Ltd.», dijo que en todos los mercados del mundo se notaba una considerable baja en los fletes. A pe-

ALEGRET, GRAU Y C.^A



Tipo de cuadro de distribución, provisto de disyuntor de máximo y de mínimo, construido por la casa Alegret y Grau C.^A

MAQUINARIA

ELECTRICIDAD

Suministro de dinamos acopladas para buques, de procedencia inglesa, iguales a los empleados por el Almirantazgo Inglés, ministerio de la Guerra, ministerio de Abolación, Oficinas de las Indias, etcétera de la Gran Bretaña, Marina Real Italiana y Compañía de telegrafía sin hilos "Marconi"

: Especialidad en instalaciones y reparaciones marítimas :



Calle Nápoles, núm. 178

Barcelona

Teléfono S. P. núm. 345

Dirección telegráfica y telefónica "ALERTA"

sar de ello, añadió, si bien han bajado de manera notable los precios de los barcos de segunda mano, la construcción se mantiene a un precio cinco veces superior al que tenía antes de la guerra, pero es mi creencia arraigada que, si bien pasará algún tiempo, bajará hasta el doble del precio antiguo.

Vapores ex alemanes en venta en Inglaterra

Los siguientes vapores que los alemanes se vieron obligados a entregar a los ingleses, se hallan actualmente puestos a la venta por éstos. Sin embargo, sólo pueden ser adquiridos por ciudadanos ingleses.

Vapores de pasaje: «Alexandra», 1117 toneladas de registro total; «Alexandra Woermann», 3828; «Bahia Castillo», 9959; «Berlin», 17324; «Bismarck», 56000; «Branderburg», 7532; «Bremen», 11540; «Cap Verde», 5509; «Chemnitz», 7542; «Eduard Woermann», 5609; «Frankfurt», 7431; «Graf Waldersee», 13193; «Hannover», 7305; «Heluan», 7246; «Imperator», 51969; «Kaiserin Auguste Victoria», 24581; «Kigoma», 8155; «Konig Friedrich August», 9462; «Konigin Luise», 10785; «La Plata», 4032; «Lucia Woermann», 4630; «Main», 10058; «Meteor», 3613; «Mobile», 16960; «Patricia», 14466; «Pretoria», 13234; «Prinzessin», 6387; «Prinz Friedrich Wilhelm», 17083; «Prinz Hubertus», 7500; «Prinz Ludwig», 9687; «Rio Negro», 4556; «Rio Pardo», 4621; «Roon», 8174; «Rugia», 6605; «Steigerwald», 4836; «Swakopmund», 5631; «Valencia», 5232; «Wadai», 7500; «Wahehe», 7371; «Windhuk», 6343; «Ypiranga», 8103; «Zeppelin», 14167.

Vapores de carga: «Tilly Russ», 2768; «Hamburg», 3076; «Elwine Koppen», 2050; «Peterhof», 1459; «Kronenfels», 8135; «Masuria», 3470; «Rom», 1418; «Austria», 2939; «Frieda Fahrenheim», 2072; «Furst Bulow», 7638; «Barmen», 1035; «Solingen», 4201; «Otto Kalthoff», 2064; «Herold», 1363; «Lothar Bohlen», 2250; «Spezia», 3786; «Frieberg», 5811; «Lubeck», 4761; «Wandrahm», 1520; «Helen Hugo Stinnes» (14), 1735; «Martha Ross», 2007.

Santa Cruz de Tenerife

El 3 del presente mes fondeó en este puerto una importante escuadra chilena mandada por uno de los más prestigiosos marinos de Sudamérica, el ilustre almirante don Luis Gómez Carreño. Se compone del magnífico dreadnought «Almirante Latorre», de 32 mil toneladas de desplazamiento, y de los modernos destroyers «Uribe», «Riveros» y «Williams», de nueva construcción.

Todos proceden de Plymouth.

El dreadnought «Almirante Latorre» tiene una tan breve como brillante historia. Terminada su construcción, en unión de otro buque gemelo, en los astilleros ingleses de Armstrong, en Newcastle-on-Tyne, estalló la guerra precisamente cuando se iba a verificar su entrega a la Armada de Chile; mas, en virtud de una cláusula del contrato, el gobierno inglés dispuso de él para sumarlo previamente a su escuadra con el nombre de «Canadá», y fué este buque uno de los que tomaron parte en la famosa batalla de Jut-

landia, realizando un magnífico tiro y saliendo ileso de la gloriosa refriega.

El «Almirante Latorre», que, como hemos dicho, desplaza 32,000 toneladas, es el buque de guerra más perfeccionado y de mayor tonelaje que ha venido a Tenerife.

Lo manda el capitán de navío don Braulio Bahamonde Montaña, componiéndose su tripulación de 832 hombres, todos chilenos.

Mide 661 pies de eslora, 92 de manga y 32 de calado máximo.

La potencia de sus máquinas es de 37,000 HP., siendo su andar de 23 nudos.

Su armamento principal es de 10 cañones de 14 pulgadas y 14 de 6 y 4 tubos de torpedos sumergibles de 21 pulgadas.

Los destroyers «Uribe», «Riveros», «Williams», que acompañan al «Almirante Latorre», llevan de comandantes a los capitanes de fragata don Alejandro García, don Luis Escobar y don J. Costa Pellé, respectivamente.

Permanecieron un par de días en el puerto, durante los cuales tomaron 4000 toneladas de carbón, prosiguiendo luego su viaje.

En honor de los marinos chilenos se celebraron diversas fiestas.

Fuéronse muy complacidos.

Coruña

El 13, a consecuencia de un temporal durísimo, naufragó cerca del Cabo Ortegal el vapor griego «Stahatar», perdiéndose totalmente. Los tripulantes pudieron salvarse llegando a este puerto. Son 29 y desde aquí irán al Ferrol.

Buques de pasaje

La *Gaceta* publicó el 13 del corriente un decreto del ministerio de Marina aprobando con carácter provisional el reglamento de construcción de buques de pasaje que se aplicará a todos los buques de altura cuyas quillas se pongan después de 1.º de enero de 1921 y que hayan de conducir más de 12 pasajeros y los buques de altura destinados a conducir más de 12 pasajeros que están hoy navegando, en grada o que sus quillas se pongan antes del 1.º de enero de 1921 deberán ser estudiados por cuenta de sus dueños o armadores en cuanto a sus respectivos sistemas de construcción para modificarlos en forma que dichos buques cumplan los preceptos generales del convenio de Londres sobre la seguridad de la vida en la mar y las líneas generales de este reglamento.

Las variaciones que para tal objeto se proyecten, se comunicarán con todo detalle a la Dirección general de Navegación y Pesca marítima para la correspondiente aprobación, y una vez obtenida deberán las obras realizarse en un plazo de cuatro años.

El reglamento y disenciones a que se refiere este R. D. se hallan publicadas en el *Diario Oficial del ministerio de Marina*, fecha 19 de abril de 1920.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Helsingborg. — El barco a motor «Dauntless» chocó con una mina, hundiéndose. Llevaba carga general.

Chinde. — El vapor «Beira», que se halla embarrancado a unas 10 millas al norte de Chinde, es considerado como totalmente perdido.

Singapore. — Saliendo del Empire Dock, el vapor japonés «Kasado Maru» chocó con el vapor «Bendorán», ocasionando a este último averías estimadas en 6,000 dólares.

Scarborough. — A una milla y media de este puerto se señalan los restos de un naufragio, que se cree pertenecen al pailebot a motor «Cap Palos».

Marsella. — Saliendo de la dársena del Puerto Viejo, el vapor francés «Cap Bon» se fué encima de las rocas Mangevin. Se considera pérdida total.

Cagliari. — El vapor español «Cruz» embarrancó en la costa de las islas Maldiventre, perdiéndose totalmente.

Evansville (Indianópolis). — Un incendio destruyó el vapor de excursiones «Crescent», que se hallaba fondeado en Green Bay.

Chanak. — El vapor español «El Gobernador» varó en Kephér. Se contrató salvamento con la «King Lear and Nidaros», bajo la fórmula «no cure no pay», por 900 libras. Se confía en ponerlo pronto a flote.

Nemours. — El bergantín italiano «Francesca Madre», procedente de Marsella, embarrancó, perdiéndose buque y cargamento, excepto la madera que conducía en cubierta, que pudo ser recogida.

Paimpol. — El pailebot «Gardenia», de Binie, tocó, en las proximidades de La Horaine, hundiéndose en cinco minutos.

Lowestoft. — El pailebot alemán «Hugo Peters und C^o N.º 4» fué abandonado a seis millas al norte de Orfordness, siendo su tripulación recogida por un remolcador. La corriente lo llevó a varar a tres millas al sud de Martello Tower, pero se considera imposible su salvamento.

Londres. — La tripulación del pailebot «Marion J. Smith», de Nueva Escocia, abandonó a este velero en latitud 42-00 N. y longitud 31-30 O., siendo recogida por el vapor «Pennyworth».

Gibraltar. — El vapor ruso «Petr. Karpoff» embarrancó en los Cabezos, y si bien se emprendieron trabajos de salvamento, fueron luego abandonados, considerándose completamente perdido.

Londres. — El barco pesquero «Ohio» se incendió

hallándose a ocho millas del faro de Shelburne. El barco fué abandonado y las corrientes lo llevaron a embarrancar en las cercanías de Cabo Negro.

Barcelona. — El pailebot de esta matrícula «Benigno Bueno», embarrancó en la Costa Brava, considerándose perdido.

«REVISTA MARITIMA» DE MONTEVIDEO

Hemos recibido el número 44 de esta interesante revista uruguaya, que, como de costumbre, contiene un muy ameno texto.

Considerando las cosas de aquella joven República como propias, con mucho gusto habíamos reproducido, en uno de nuestros números anteriores, un trabajo que, bajo el título «Marina Mercante», se publicó en el estimado colega montevideano. Este, en el número recibido, nos agradece en amables frases dicha reproducción, añadiendo que el citado artículo es el trabajo que más disgustos les ha valido, por ser francos y sinceros al salir en defensa de la marina mercante de su país.

Precisamente, por la sinceridad que reflejaba y por la valentía de su estilo nos apresuramos a reproducirlo, ya que entendemos que obrando de ese modo es como mejor se defienden los verdaderos intereses nacionales, que exigen de manera perentoria, lo mismo en el Uruguay que en nuestro país, la posesión de una moderna flota comercial.

Revista Marítima, en el número citado, rinde un delicado homenaje a uno de los capitanes de nuestra marina mercante, a don Jaime Font Lloveras, padre de nuestro Director, publicando, a toda página, su fotografía, diciendo que es un veterano marino, que prestó eficientes servicios en la marina mercante uruguaya, mandando por largos años buques de ultramar de pabellón oriental.

El gentil gesto de *Revista Marítima* será justamente apreciado por nuestros marinos, muchos de los cuales, al igual que el señor Font Lloveras, se consideraron muy dichosos en surcar los mares bajo el pabellón de la floreciente República Oriental del Uruguay.

Agradecemos cordialmente a *Revista Marítima* sus afectuosos saludos, a los que gustosos correspondemos.

Nuevo procedimiento de limpieza de la parte sumergida de los barcos

Si se tiene en cuenta el gasto enorme que para un barco representa el verse obligado a navegar con los fondos sucios, ya que en esos casos la velocidad del barco se ve muy considerablemente reducida, y si se considera, además, que a veces, y mejor dicho, con desesperante frecuencia los barcos se ven inmovilizados días y semanas enteras en espera de dique donde poder limpiar sus fondos, se comprenderá la capital importancia que para los barcos tiene el nuevo procedimiento patentado que la entidad inglesa «Rapid Submersible Ship Company» ha puesto ya en servicio en Inglaterra, procedimiento que permite que un buque, sin dejar para nada su normal trabajo de carga y descarga, pueda ir limpiando de manera perfecta sus fondos.

El aparato utilizado para ello por la citada compañía, permite dejar perfectamente limpios en sólo ocho horas los fondos de un barco de 7 a 8,000 toneladas de carga, cuando por el procedimiento actual necesita, por lo menos, unos dos días, en los cuales, naturalmente, no puede ejecutar ninguna operación de carga o descarga.

De este modo, con el empleo del procedimiento que vamos a describir, un barco al subir al dique se halla ya preparado para recibir la pintura que ha de proteger su parte sumergida contra la corrosión propia del agua del mar y el ataque de los innumerables parásitos que en ella tienen vida. Además, como el procedimiento permite la limpieza sin destruir para nada la pintura que el barco tiene, muchas veces podrá éste

emprender la navegación sin necesidad de subir al dique para su pintado.

El conjunto del dispositivo comprende el aparato propiamente dicho y un bote al servicio del mismo. Este bote es de acero de 45 x 11 x 5'6 pies, con un calado de 3'6 pies. Mamparos estancos lo dividen en tres compartimentos, de los cuales el de proa se halla destinado a la tripulación, que se compone de cuatro hombres. En el central se hallan el *winche* y los aparatos de control del aparato sumergible limpiador, que es movido eléctricamente.

La parte de popa contiene la maquinaria, que se halla compuesta de un motor a bencina de 45 caballos, el cual se halla directamente acoplado a un dinamo de 22 K.W. a 100 voltios. El propio motor, por la intermediación de una cadena silenciosa, mueve la hélice que da la propulsión al bote. La instalación del bote es completa y entre ella se cuentan potentes focos para el trabajo nocturno.

Pero, sin duda, la parte verdaderamente interesante es el aparato sumergible limpiador, que se halla formado por una armadura de acero, a que se halla acoplado un motor eléctrico sumergible, de una potencia igual a 12 caballos.

El motor mueve los utensilios y cepillos de limpieza, que son de sección circular y de 5 pies de longitud, fabricados de fibras de bonote y dispuestos de manera que su trabajo es perfecto, sea cual fuera la inclinación en que el aparato trabaje.

El contacto necesario entre los cepillos y el casco

del barco a limpiar se obtiene por medio de la presión que contra dicho costado produce una hélice que el aparato lleva y que es movida por el propio motor eléctrico del mismo. Dicha hélice puede ser movida a distintas velocidades, según convenga. Todo ello se halla dispuesto de tal modo, que es posible limpiar la superficie sumergida de un barco, por sucio que esté, sin que se perjudique en lo más mínimo la pintura que la cubra. Esta propiedad tiene la mayor importancia, ya que muchas veces permite que un buque limpie y, sin necesidad de su nuevo pintado, se haga a la mar.

Un bien estudiado sistema de flotadores, ayudado por el *winche* del bote, mantiene al aparato a la profundidad conveniente, y un solo operario basta para vigilar la marcha de la operación, que no ofrece complicación ninguna, como muy bien se ha demostrado en las pruebas oficiales realizadas el 7 de los corrientes en los «Surrey Commercial Docks» de Londres por la «Rapid Submersible Ships Cleaner Company».

Mucho sería de desear que aparatos de esta índole se hallaran, cuanto antes, a la disposición de los barcos de nuestro puerto, en el que el esperar dique es moivo, la mayor parte de veces, de pérdida de muchos días y a veces de meses enteros.

J. M. MALLOL CASANOVAS

TALLERES GRÁFICOS COSTA, ASALTO, 45. — BARCELONA

ANTIGUA CASA HOMS

La mejor Exposición de Barcelona
Muebles de todos los estilos y clases. Verdaderos precios de fábrica

Pelayo, 50. BARCELONA



ALTIMIRA

RUPERTO ANGLADA ANCHA, 13
Teléf. A. 2238

CABLES DE ACERO: Primera casa en España para la construcción de cables metálicos: Especialidad en ascensores, montacargas, maniobras de buques, redes de pesca, puentes colgantes, suspensión de aparatos de iluminación, para-rayos, etc.

Efectos navales de ocasión

Cables de la mejor calidad inglesa. Gran surtido

Leñas de todas clases para fábricas, usos domésticos y estiva
Descargadores, Estivadores y Receptores: Puerto y estación

TELÉFONOS { Efectos Navales 1892 A } Trabajos y Servicios, S. A.
Leñas . . . 4828 A
Gerente . . . 5533 A

D. JOSE MAS
SHIP CHANDLERS, P. Nacional, 1, 2 y 3-Barcelona

Línea regular de vapores rápidos «ROB. M. Sloman Jr. Mittel-
mer-Linie» - HAMBURGO

RICARDO TORRABADELLA

Traspalacio, 4 : Teléfono 822 A

Cables y telegramas: «TORRABADELLA»

Despacho: Fletamento, compra y venta de buques: Seguros: Fleta-
mento de frutas, cereales, provisiones, maderas, carbones, hierros, mi-
nerales, ladrillos: Consignación de vapores: Agencia de Aduanas

“NEPTUNUS”

Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros contra los riesgos de
Transportes

Capital 2.500,000 pesetas. - Desembolsado 2.250,000 pesetas. Casa Ma-
triz en Génova (Italia)

HIJOS DE M. CONDEMINAS

José A. Clavé, 4, 1.º - BARCELONA - Teléfono 4199 A

J. ANSURIZA C.ª

Merced, 17 : Teléfono 5117 A

Ship Chandier Furnish all kinds of provisions at
the most moderate prices.—Proveedores de to-
da clase de comestibles para buques

AGUSTÍN BAS ROLDÓS

SEGUROS Y REASEGUROS

Afaulfo, 5, pral. BARCELONA Teléfono 3775 A

JOSE GUIBERMO FELIU

Rambla Sta. Mónica, 4 : Teléfono 3694 A

Agencia general de Aduanas: Transportes terres-
tres y marítimos: Consignaciones: Representacio-
nes: Comisiones: Especialidad en los servicios
de exportación

UNIVERSAL

FABRICA DE GALLETAS PARA BUQUES Y PANADERIA

de **JOSE PERMANYER**

Exportación a todos los puer- *Puré Permanyer*
tos de España y Ultramar del

El mejor alimento vegetal propio para la navegación, por su conserva-
ción indefinida. Premiado con medalla de Oro y Cruz de Mérito en la
Exposición de Higiene de Milán (Italia) 919

Paseo Colón, 2- Merced, 44-Teléfono 2628 A-Sucursal, Merced, 7
Casa fundada en 1802-BARCELONA

CARLOS MALLOL

Paseo de Colón, 2

Fábrica de lonas para velamen: Etami-
nas para banderas: Manufacturas
del ramo

VICENTE ALABAU, S. en C.

Agentes asesores de los Docks Comerciales
Agencia de Aduanas: Fletamentos de veleros y
vapores: Comisiones: Representaciones: Frutas
y hortalizas: Representantes de la Compañía de
Seguros Marítimos «Argos»

CALLE LIBERTAD, 13: GRABO - VALENCIA Telegramas: «Alabau»

JUSTO MARLES

Despacho: Plaza Merced, 4: Teléfono A 2108

Efectos Navales—Agente de «The British Anti-
fouling Composition & Paint, C.º Ltd. (London-
New York), contractors to the Admiralty».—Pin-
turas submarinas y especiales para vapores de
hierro y madera.

LUIS CARRERAS

Valencia, 304 : Teléfono 1205 G

Electromotores trifásicos: Disponibles de 0'75 a
300 H. P.: Electromotores, etc., continúa 220 v.
Disponibles, de 0'5, 800 a 100 H. P.: Preparacio-
nes: Bobinages

J. PABAZÓN, S. en C.

Clavé, 3 : Teléfono 1939 A.

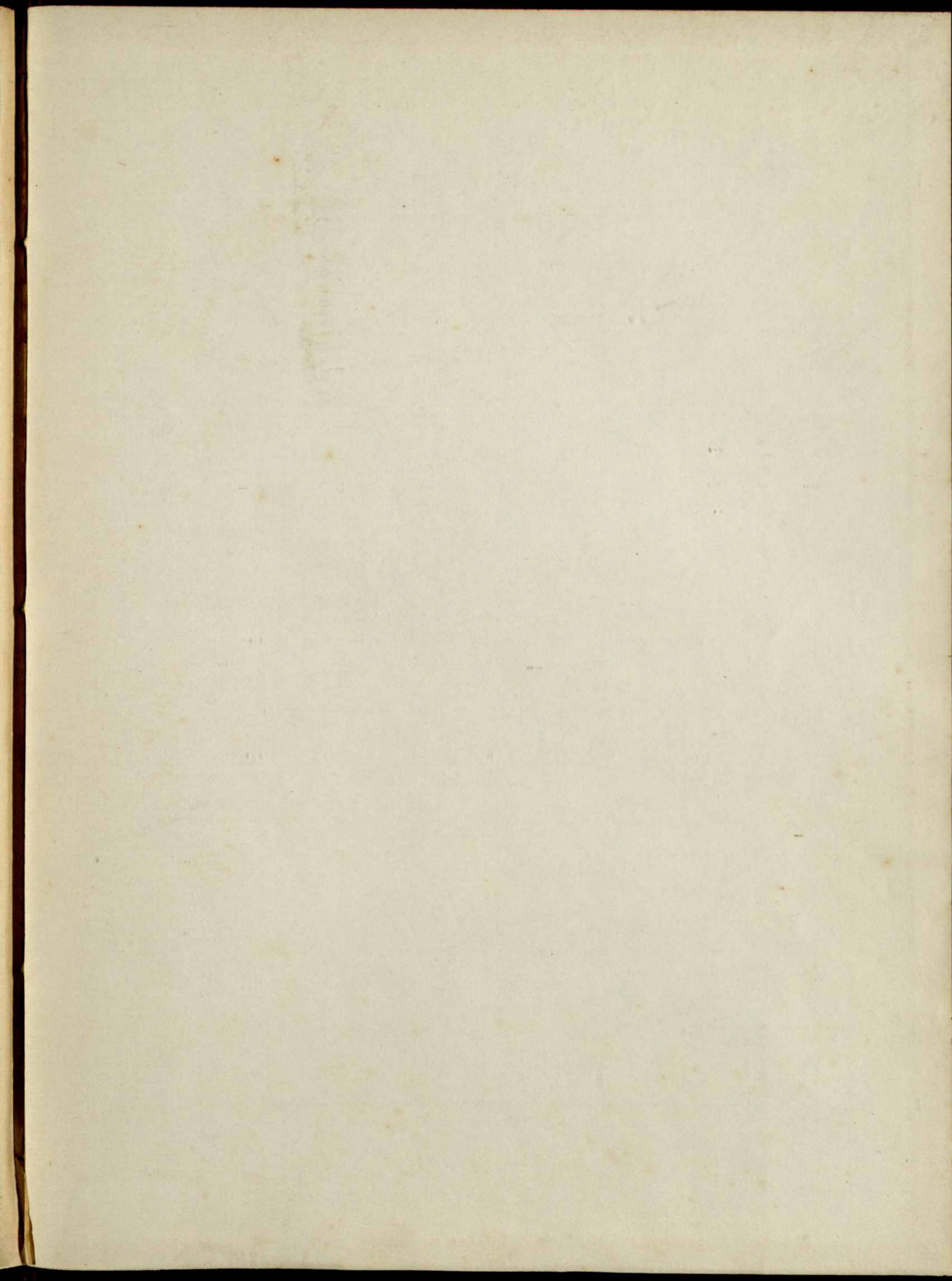
AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES IN-
TERNACIONALES: ADUANAS: TRANSITOS

HIJO DE RAMÓN R. RAMOS

Paseo de Colón, 19 BARCELONA Teléfono 205 A

Armador y Consignatario

Casa sucursal en Melilla—Dirección telegráfica
y telefónica en Barcelona: «Ramos». En Melilla:
«Onramos»



COM 11/5-4 4°

Museo Marítimo
BIBLIOTECA

N.º del inventario 10.039

Reg. 6335

(05) Mar

